



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

Dokumentation 61.009 d

Der Motorfahrzeugführer

Stand am 01.10.2013



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

Dokumentation 61.009 d

Der Motorfahrzeugführer

Stand am 01.10.2013

Verteiler

Persönliche Exemplare

- Angehörige der Armee, welche die militärische Fahrbe-
rechtigung erwerben oder besitzen
- an alle Verkehrsregelungsorgane
- an alle Angehörigen der Armee, die in der Wegweisung
ausgebildet sind bzw. werden
- Log Zfhr und Einh Fw
- Präsidenten der Militärgerichte und alle Untersuchungs-
richter
- an alle Angehörigen der Militärischen Sicherheit
- Technische Leiter der kantonalen Sektionen des
Verband Schweizerischer Militär-Motorfahrer-Vereine

Verwaltungsexemplare

- alle Organisationseinheiten der Schweizer Armee
- «Wegweisersortiment»
- LBA
- Oberauditor
- VBS, DOK
- Verband Schweizerischer Militär-Motorfahrer-Vereine

Bemerkungen

Die Dokumentation ist eine rechtsverbindliche Arbeits- und Ausbildungshilfe, die anwenderfreundlich ist und der schnellen Information dient. Sie beinhaltet organisations-, funktions-, themen-, personen- oder sachbezogene Auszüge und Zusammenstellungen von Reglementen (bisher auch in Form von Broschüren, Faltblättern, Behelfen, Plakaten).

Diese Dokumentation spricht den Motorfahrzeugführer direkt an und beschreibt in dieser Eigenschaft Aufgaben und Pflichten seiner Tätigkeiten.

Dienstreglement der Schweizerischen Armee (Art. 3⁴) Wo in diesem Dienstreglement aus sachlichen Erwägungen männliche Formen wie «der einzelne», «der Angehörige der Armee», «der Kommandant» gebraucht werden müssen, gelten diese Bezeichnungen für weibliche und männliche Angehörige der Armee.

Inhaltsverzeichnis

1	Grundregeln	1
1.1	Ihr Auftrag als Motorfahrzeugführer	1
1.2	Ihre Verantwortung als Motorfahrzeugführer	2
1.3	Geheimhaltung	3
2	Fahrzeug	4
2.1	Fahrzeugübernahme	4
2.2	Kennzeichnung der Motorfahrzeuge und Anhänger	5
2.3	Wartung und Unterhalt	8
2.3.1	Parkdienste	9
2.3.2	Wartung nach aussergewöhnlicher Beanspruchung	10
2.4	Winterdienst	11
2.4.1	Frostschutzmittel	11
2.4.2	Besondere Pflege von gefährdeten Fahrzeugteilen	12
2.4.3	Parken im Freien	12
2.4.4	Starten des Motors bei Kälte	13
2.4.5	Schneeketten Montage	14
2.5	Pannen	17
2.5.1	Verhalten bei Pannen	17
2.5.2	Pannenursachen	19
2.5.3	An- und Abschleppen	19
2.5.4	Kleinreparaturen	21
2.5.5	Entlüftung der Dieselanlage	22
2.5.6	Radwechsel	22
2.6	Fahrzeugrückgabe	24
2.6.1	WEMA an Radfahrzeugen (GPD)	24
3	Militärischer Strassenverkehr	27
3.1	Grundregeln	27
3.2	Militärische Fahrberechtigung	29
3.3	Entzug der militärischen Fahrberechtigung	31
3.4	Fahrfähigkeit	32

3.5	Ruhe- und Einsatzzeit	33
3.6	Geschwindigkeit	35
3.7	Autobahnen und Autostrassen	35
3.8	Sicherheitsvorkehrungen	36
3.9	Ausnahmefahrzeuge und -transporte	39
3.10	Bau von Truppenleitungen	39
3.11	Gelbe Gefahrenlichter und besondere Warnvorrichtungen	40
4	Signalisation	42
4.1	Strassensignale	42
4.2	Wegweisung	43
4.3	Beschriftung der militärischen Wegweisertafeln .	44
4.4	Aufstellen der militärischen Wegweisertafeln	44
5	Truppenwegweiser	46
5.1	Einsatz	46
5.2	Ausbildung	46
5.3	Ausrüstung	46
5.4	Zeitplan	46
5.5	Grundsätze für das Aufstellen der militärischen Wegweisertafeln	47
5.6	Hindernisse/Ende der Wegweisung/Ausnahmen .	49
5.7	Wegweisung bei Verschiebungen von Truppenverbänden	50
6	Verkehrsregelung	51
6.1	Allgemeine Grundsätze	51
6.2	Ausrüstung	51
6.3	Kennzeichnung der Plantons	52
6.4	Besondere Kennzeichnung	52
6.5	Zeichengebung mit Licht	53
6.6	Zeichengebung der Plantons	54
6.6.1	Halt	54

6.6.2	Freie Fahrt	55
6.6.3	Abbiegen nach links vor dem Planton	56
6.6.4	Verlangsamen der Fahrt	57
6.7	Zeichengebung beim Manövrieren mit Armeemotorfahrzeugen	58
6.7.1	Vorwärts- und Rückwärtsfahren	58
6.7.2	Richtungsänderung	59
6.7.3	Anhalten	60
6.8	Zusätzliche Zeichen für das Manövrieren mit Raupenfahrzeugen	61
6.8.1	Vorbereitungszeichen für das Wenden mit Ortslenkung	61
6.8.2	Wenden mit Ortslenkung	62
7	Fahrtechnik	63
7.1	Allgemeine Technik	63
7.1.1	Anhalten und Sichern	64
7.2	Fahren mit Allradantrieb (ohne Geländeuntersetzung)	65
7.3	Fahren auf Schnee und Eis	65
7.4	Fahren im Gelände	66
7.5	Fahren mit Anhängern und Geschützen	70
7.6	Ökonomisches Fahren mit Motorfahrzeugen	72
8	Transporte	74
8.1	Personentransporte	74
8.2	Sachentransporte/Richtig Laden	80
9	Taktisches Verhalten	82
9.1	Während der Fahrt	82
9.1.1	Kolonnendisziplin	83
9.2	Im Halt	83
9.2.1	Grundregel	83
9.2.2	Deckungsbezug	84

9.2.3	Sicherheitsmassnahmen in der Deckung	84
9.2.4	Vorbereiteter Deckungsbezug	85
9.2.5	Unvorbereiteter Deckungsbezug	86
9.2.6	Schäden	87
9.3	Tarnen	87
9.3.1	Bedeutung der Tarnung	87
9.3.2	Tarntechnik, Allgemeines	88
9.3.3	Tarnen gegen visuelle Beobachtung	88
9.3.4	Tarnkontrolle	89
9.3.5	Montage der Tarnnetze	90
9.3.6	Verlassen einer Deckung	90
10	Unfälle	91
10.1	Unfallverhütung	91
10.2	Datenaufzeichnungsgerät/Fahrtsschreiber	93
10.2.1	Handhabung	93
10.2.2	Ausbau	93
10.3	Fahrzeugbergungen	94
10.4	Verhalten bei Verkehrsunfällen	96
10.4.1	Unfallmeldung	96
11	Umwelt	98
11.1	Verwendung von Treibstoffen	98
11.2	Schutzmassnahmen	98
11.3	Brandfälle	100
11.4	Schutz der Gesundheit	101
12	Landeskarten	102
12.1	Allgemeines	102
12.2	Strassenklassen	103
12.3	Technik des Kartenlesens/Memorieren	103
13	Ausserdienstliche Tätigkeit	105
14	Repetitorium VT	107

Anhangsverzeichnis

Anhang 1

Begriffe	108
----------------	-----

Anhang 2

Technische Daten	112
------------------------	-----

Anhang 3 – 13.005.01 (Vorderseite)	114
---	------------

Anhang 3 – 13.005.01 (Rückseite)	115
---	------------

Anhang 4 – 13.005 (Vorderseite)	116
--	------------

Anhang 4 – 13.005 (Rückseite)	117
--	------------

Anhang 5 – Instandsetzungs-Etikette (IsE)	118
--	------------

Anhang 6 – Marschbereitschaftsgrade	119
--	------------

51.020 Taktische Führung XXI	119
------------------------------------	-----

Anhang 7

Wechseladesystem	120
------------------------	-----

Anhang 8

Fahrberechtigungskategorien	123
-----------------------------------	-----

Anhang 9

Militärische Strassensignalisation	124
--	-----

Anhang 10

VSMMV-Anmeldetalon	127
--------------------------	-----

Sachregister	129
---------------------------	------------

Abkürzungen	135
--------------------------	------------

1 Grundregeln

1.1 Ihr Auftrag als Motorfahrzeugführer

- 1 ¹Als Motorfahrzeugführer führen sie auftragstreu und sicher Transportfahrzeuge und Anhänger, Kampf- oder Kampfunterstützungsfahrzeuge auch unter erschwerten Bedingungen sowie unter Einhaltung der Vorschriften. Sie warten im Rahmen der Parkdienstvorschriften Motorfahrzeuge/Anhänger selbständig und leiten notwendige Instandsetzungsarbeiten ein.

²Als Motorfahrzeugführer werden Sie oft selbständig handeln müssen, da Sie vielfach zu Ihren Vorgesetzten über eine bestimmte Zeit keine direkte Verbindung haben. Es gilt, trotz unerwarteten, neuen Verhältnissen den erhaltenen Auftrag im Sinne des Vorgesetzten auszuführen.

³Ihre geistige und körperliche Einsatzbereitschaft sowie ein gut gewartetes Motorfahrzeug sind die besten Voraussetzungen, um den hohen Anforderungen als Motorfahrzeugführer gerecht zu werden.

⁴Mit Hilfe der Betriebsanleitung können Sie Ihre Kenntnisse immer wieder überprüfen und auf dem aktuellen Stand halten.

Grundregel (SVG, Art. 26)

Jedermann muss sich im Verkehr so verhalten, dass er andere in der ordnungsgemässen Benützung der Strasse weder behindert noch gefährdet.

Besondere Vorsicht ist geboten gegenüber Kindern, Greislichen und alten Leuten, ebenso wenn Anzeichen dafür bestehen, dass sich ein Strassenbenützer nicht richtig verhalten wird.

1.2 Ihre Verantwortung als Motorfahrzeugführer

- 2 ¹Sie sind für Ihr Motorfahrzeug, seinen vorschriftsgemässen Unterhalt, das korrekte Beladen und die sichere Durchführung der Fahrt verantwortlich. Sie tragen die Verantwortung für Menschen und Güter, die Ihnen anvertraut worden sind.

²Wenn Sie unterwegs oder am Ziel nicht voraussehbare Verhältnisse vorfinden, haben Sie alles daran zu setzen, dass der Auftrag sinngemäss erfüllt wird. **Unnötige Risiken dürfen Sie dabei keine eingehen.** Wenn Ihnen ein Vorgesetzter einen Fahrauftrag erteilt, ohne damit verbundene fahrtechnische Risiken zu erkennen, ist es Ihre Pflicht, ihn auf solche aufmerksam zu machen. Sie haben ihn ebenfalls zu informieren, wenn Sie sich fahrtechnisch oder gesundheitlich nicht in der Lage fühlen, den Auftrag auszuführen.

³Sie sind auch dann für das Motorfahrzeug, den Anhänger und seine Ladung verantwortlich, wenn Sie es verlassen. Sofern von anderer Stelle nichts vorgesehen ist, haben Sie selbst lagegerechte Sicherungsmassnahmen zu treffen.

⁴Sie tragen aber auch die Verantwortung für den Zustand der Ihnen zugeteilten Motorfahrzeuge und deren Anhänger. Denken Sie daran, dass die Motorfahrzeuge während des ganzen Jahres von Motorfahrzeugführer zu Motorfahrzeugführer weitergegeben werden und in der Zwischenzeit (über das ganze Jahr) im Freien stehen. Deshalb hängt die Sicherheit Ihrer nachfolgenden Kameraden weitgehend davon ab, ob Sie die während des Dienstes erkannten Mängel so früh wie möglich beheben lassen oder diese bei der Fahrzeugabgabe auf dem Formular 13.005 d/f/i – **Zustandsrapport für Radfahrzeuge und Wechselaufbauten** (Anhang 4) schriftlich festgehalten haben.

Unterlassen Sie dies, und sollte es deswegen später zu einem Unfall kommen, tragen Sie eine Mitverantwortung.

⁵Im Sinne einer besseren Nutzung der Motorfahrzeuge wird es oft die Regel sein, dass Ihr Motorfahrzeug auch von anderen geführt wird. Für diesen Fall sind die Verantwortlichkeiten klar zu regeln.

⁶Die ALC und deren Mitarbeiter sind ein wichtiger Partner. Sie stehen mit Ihnen zusammen in der Verantwortung.

1.3 Geheimhaltung

- 3 Als Motorfahrzeugführer sind Sie zur Geheimhaltung verpflichtet (z. B. aus Gesprächen von Beifahrern, Besuch von klassifizierten Anlagen oder Transport klassifizierter Güter).

2 Fahrzeug

2.1 Fahrzeugübernahme

- 4 ¹Die Verantwortung für das Ihnen zugeteilte Motorfahrzeug beginnt mit der Fahrzeugübernahme. Die Fahrzeugübernahme ist Bestandteil des Repetitorium VT. Die Fahrzeugfassung erfolgt gemäss Vorgaben LBA auf dem Formular 13.005/l d/f/i – **Übernahmeprotokoll für Motorfahrzeuge und Anhänger** (Anhang 3). ALC spezifische Abläufe sind möglich.

²Bei bereits vorhandenen Schäden/Mängeln an Motorfahrzeugen, ist das Personal des ALC beizuziehen und auf dem Formular 13.005/l d/f/i – **Übernahmeprotokoll für Motorfahrzeuge und Anhänger** (Anhang 3) zu deklarieren und zu unterschreiben.

³Kontrollieren Sie, ob sich das Abgaswartungs-Dokument auf dem Motorfahrzeug befindet.

Fehlendes oder defektes Material (Schneeketten usw.) muss innerhalb 72 Stunden nach der Fahrzeugübernahme dem ALC gemeldet werden (gemäss ODA Ziffer 75²).

- 5 Bei der Übernahme ist das Formular 13.044 dfi – **Fahrtenkontrolle** zu eröffnen. Es ist täglich wahrheitsgetreu nachzuführen (beim Tagesparkdienst TPD).

In der Spalte 6 des Formular 13.044 dfi – **Fahrtenkontrolle** werden leserlich der **Name, Vorname** und die **Unterschrift** eingetragen.

Truppenspezifische Lösungen sind bei häufigen Fahrerwechseln (Kdo Fz, Fahrschulen usw.) möglich.

Für Bordbücher und Kontrollhefte von Aggregaten gelten sinngemäss die gleichen Regelungen.

Diese Dokumente müssen mit Kugelschreiber oder Bleistift leserlich ausgefüllt werden.

Beispiel:

1 Datum Date Data	2 Fahrtstrecke Parcours Percorso	3 km Stand nach der Fahrt Relève du compteur après la course Totalizzatore km dopo la corsa	4 Gefahrene km km parcourus km percorsi	5 Betriebsstoff- verbrauch Consommation de carburants Consumo carburanti	6 Unterschrift des Fahrers Signature du conducteur Firma del conducente
2011					
				Treibstoff Carburant Carburante Mot Oil Huile mot Olio mot	
07.01.	Thun–Interlaken–Thun	26345	65	—	Gamma Pius <i>P. Gamma</i>
09.01.	WEMA/Fz Rückgabe ALC Thun	26345	2697	469	Suter Martin <i>M. Suter</i>
	Dienstfahrt Log Betrieb	26360	15	—	
07.03.	VTS 47/Fahrzeugübernahme	26360	—	—	Lehmann Walter <i>W. Lehmann</i>
08.03.	Thun–Bern–Wangen a. A.	26455	95	12	Suter Barbara <i>B. Suter</i>

- 6 ¹Vergewissern Sie sich vor der Wegfahrt – bei Wechselaufbauten anhand des Aufbaudatenblattes – über Masse und Gewichte sowie über die technischen Daten des Motorfahrzeuges.

²Während der Fahrzeugfassung haben Sie die Möglichkeit, sich an die Fahrzeuge zu gewöhnen. Sie dürfen den Fahrzeugübernahmeort erst verlassen, wenn Sie Ihr Fahrzeug sicher führen können.

2.2 Kennzeichnung der Motorfahrzeuge und Anhänger

- 7 ¹Vor dem Verlassen des Fahrzeugübernahmeortes müssen Motorfahrzeuge und Anhänger gekennzeichnet werden (mit den Truppenkennzeichen). Die Buchstaben und Zahlen sind bei allen Fahrzeugen und Anhängern an den dafür vorgesehenen Tafeln anzubringen.

²Die Kennzeichnung umfasst zwei oder drei Grossbuchstaben, die durch eine bis drei allenfalls kleinere Zahlen ergänzt werden können.

³Die selben Kennzeichnungen werden auch zur Beschriftung der militärischen Wegweisertafeln der entsprechenden Formation verwendet.

⁴Die notwendigen Schriftschablonen und die Spezialfarbe sind den Wegweisersortimenten der Truppe zu entnehmen. Wo dies nicht möglich ist, stellen die ALC das Beschriftungsmaterial zur Verfügung.

Am Schluss der Dienstleistung bzw. des Einsatzes sind die Kennzeichnungen mit Sicherheitsreiniger (SAP/ALN Nr 2114.9657/278-1083) zu entfernen.

⁵Zur besseren Identifikation können Namen von:

- Parteien, Übungsleitung und Schiedsrichtern;
- Motorfahrzeugführer;

an der Windschutzscheibe mit nicht reflektierendem Material angebracht werden. Die Sicht des Motorfahrzeugführers darf dadurch nicht beeinträchtigt werden (Grösse max.150 cm²/ca. 1/4 A4 Papier).

⁶Die Kennzeichnungen sind nach Anordnung des Verantwortlichen Verkehr und Transport anzubringen.

⁷Bei militärischen Motorfahrzeugen ist die Verwendung anderer Embleme (Truppenkörpersujets/Symbole/Gefechtskennzeichnungen [3-stellige Zahl auf nicht gepanzerten Fahrzeugen]) nicht erlaubt.

Militärische Motorfahrzeuge benötigen keine Autobahnvignette.

Die Anordnung der Buchstaben und Zahlen muss wie folgt-vorgenommen werden (Beispiel):

Bedeutung bei Truppen in Brigaden und Territorialregionen

  			
Kennzeichen	H	Brigade, Territorialregion, Einsatzverbände	Vorgabe LBA
	R	Bataillon/Abteilung	
	2	Einheit 0 = Stabseinheit/Feuerleitbatterie 1–8 = Einheiten gem Nummerierung 9 = Logistik- bzw. Dienst-Einheit/ Technische Kompanie	
	3	evtl. Zug bzw. Detachement	Vorgabe Truppe

Bedeutung bei Führungsstäben und Truppen in Lehrverbänden

  			
Kennzeichen	B	Führungsstäbe, Unterscheidung zwischen Lehrverbänden des Heeres und der Luftwaffe	Vorgabe LBA
	Q	Lehrverband, Flugplatzkommando, Kompetenzzentrum, den Führungsstäben unterstellte Dienste/Truppen	
	H	Schule, Lehrgang, Bataillon/Abteilung, Kommando, Kompetenzzentrum, selbständige Einheit, Spiel, Gericht, Labor	
	3	Einheit 0 = Stabseinheit/Feuerleitbatterie 1–8 = Einheiten gem Nummerierung 9 = Logistik- bzw. Dienst-Einheit/ Technische Kompanie	Vorgabe Truppe
	1	evtl. Zug bzw Detachement	

Beispiel –



2.3 Wartung und Unterhalt

- 8 ¹Die sorgfältige Behandlung, die fehlerlose Bedienung und die einwandfreie Wartung Ihres Motorfahrzeuges (inkl. Anhänger) und des dazugehörenden Materials sind die wichtigsten Voraussetzungen für die Sicherstellung einer dauerhaften Einsatzbereitschaft.

²Wartungsarbeiten sind soweit als möglich mit den auf den Motorfahrzeugen vorhandenen Werkzeugen auszuführen. Die einzelnen Arbeiten richten sich nach den Betriebsanleitungen bzw. Parkdienstkarten.

Im Grundsatz gilt, dass während dem Truppendienst die Motorfahrzeuge repariert werden müssen.

2.3.1 Parkdienste

- 9 Die fahrzeugspezifischen Parkdienstkarten finden Sie auf den betreffenden Motorfahrzeugen.

Parkdienste	Zweck	Durchführung	Zeitbedarf *
Marschparkdienst (MPD)	Überprüfen und Erstellen der Marschbereitschaft vor der Fahrt und bei Marschhalt	Vor der Fahrt und bei Fahrtunterbruch	5–15 Minuten
Tagesparkdienst (TPD)	Wiederherstellen der Marschbereitschaft nach beendeter Fahrt	Täglich, nach der Fahrt bzw. nach einer Fahrtenserie einmal innerhalb 24 Stunden	15–30 Minuten
Wochenparkdienst (WPD)	Vorsorgliche, periodische Wartungsarbeiten durchführen	Einmal pro Woche (Eintrag im Formular 13.044 dfi – Fahrtenkontrolle)	30–90 Minuten
Grossparkdienst (GPD)	Technische Kontrolle mit gründlicher Reinigung und Ausscheiden reparaturbedürftiger Fahrzeuge	Einmal pro Halbjahr nach Anordnung	Motrd 1,5–2 h Pw, Lieferw 3–5 h Lastw 4–6 h
Wiederherstellen der Einsatzbereitschaft des Materials im Ausbildungsdienst (WEMA)	Wiederherstellen der Einsatzbereitschaft	Nach jeder Dienstleistung	Nach Aufwand

*Der Zeitbedarf kann wegen der Vielfalt der Fahrzeugtypen variieren.

10 Ölwechsel, Filterdienst, Abgaswartung

¹Der Ölwechsel/Filterdienst wird in den vorgeschriebenen Intervallen gemäss Betriebsanleitung durch die Trp oder die LBA vorgenommen.

²Auf Militärmotorfahrzeugen muss das Abgaswartungs-Dokument mitgeführt werden.

2.3.2 Wartung nach aussergewöhnlicher Beanspruchung

- 11 Unterhalt an Motorfahrzeugen, mit denen gewartet wurde:

¹Bei jedem nicht amphibischen Fahrzeug und Anhänger, mit dem ein Gewässer oder ein Sumpf durchquert worden ist (Unterwassersetzen der Bremstrommel oder Brems scheiben), muss, **sofern die Räder bis zur Achse eingesunken sind**, nach dem Einsatz unbedingt eine sorgfältige Kontrolle durch einen Truppenhandwerker durchgeführt werden. Der Motorfahrzeugführer kann für Hilfsarbeiten beigezogen werden.

²Sofern mit einem Motorfahrzeug gewartet wurde, ist dies in jedem Fall auf dem Formular 13.005 d/f/i – **Zustandsrapport für Radfahrzeuge und Wechselaufbauten** (Anhang 4) zu vermerken.

Aufgrund der notwendigen Arbeiten ist das Waten mit Motorfahrzeugen möglichst zu unterlassen.

- 12 Wartung nach Einsätzen im Gelände

An Fahrzeugen, die im Gelände beansprucht worden sind, müssen nach dem Einsatz folgende Arbeiten durchgeführt werden:

- Marschparkdienst;
- Grobreinigung von Fahrzeugen und Strasse;
- Entfernen eingeklemmter Steine;
- Prüfen auf allfällige Lecks an Motor, Getriebe, Treibstoffbehälter, Achsen, Rädern und Bremsen;
- Melden von weiteren Beschädigungen am Fahrzeug.

2.4 Winterdienst

- 13 ¹Kälte und Schnee schaffen besondere Probleme: Motor und Kühler können einfrieren und bersten. Die Batterie verliert rasch ihre Leistungsfähigkeit und kann bei ungenügender Ladung einfrieren. Die Schmiermittel werden dickflüssig und erschweren dadurch das Anlassen. Der bei der Armee eingesetzte Dieseltreibstoff entspricht einem Ganzjahresdiesel und ist für den Einsatz im Sommer und Winter geeignet (geliert bei Temperaturen unter -20°C).

²Vor der Wegfahrt muss das Motorfahrzeug inkl. Anhänger von Schnee und Eis befreit sein. Besondere Achtung ist den Blachen und den damit verbundenen Wasser- und Eisansammlungen zu schenken. Diese stellen eine erhebliche Gefährdung für alle Verkehrsteilnehmer dar!

Das Fahren mit vereisten und/oder beschlagenen Scheiben ist verboten.

³Die Petrolbeimischung bei Dieseltreibstoff ist Angelegenheit der ALC.

2.4.1 Frostschutzmittel

- 14 ¹Das Kühlsystem der Militärmotorfahrzeuge ist mit einem Frostschutzmittel versehen, das grundsätzlich ganzjährig im Kühler verbleibt. Dieses Frostschutzmittel wird von den bundeseigenen Werkstätten (ALC) normalerweise auf eine Frostsicherheit von -25°C gemischt.

²Kühlflüssigkeitsverluste sind auch während der Sommermonate von Ihnen als Motorfahrzeugführer mit Frostschutzgemisch zu ergänzen.

³Die Kühlflüssigkeit (Konzentrat und Gemisch) ist für die Verunreinigung von Gewässern ebenso gefährlich wie Mineralöle und Treibstoffe. Es ist deshalb notwendig, dass bei Nachmischungen das abgelassene Gemisch aufgefangen und zur Wiederaufbereitung zum ALC zurückgeschoben wird.

2.4.2 Besondere Pflege von gefährdeten Fahrzeugteilen

15 Batterie

Beachten Sie beim Umgang mit Batterien die Betriebsanleitung und gehen Sie nach diesen Vorgaben vor. Die militärischen Motorfahrzeuge verfügen über wartungsfreie und wartungsarme Typen. Bei sehr tiefen Temperaturen sind die Batterien nach beendeter Fahrt auszubauen und in einem geheizten und belüfteten Raum aufzubewahren.

Batteriesäure ist ätzend. Vermeiden Sie Berührungen mit Haut, Augen, Kleidung und offenem Feuer (Explosionsgefahr!)

16 Bremsanlage

Beim Parkdienst dürfen die Bremsen nicht abgespritzt werden. Vereiste Bremsen können mit heissem Wasser oder heissen Tüchern aufgetaut werden. Aus den Druckluftbehältern ist täglich das Kondenswasser abzulassen. Beachten Sie dazu die Betriebsanleitung.

17 Gestänge und Kabelzüge sind wenn nötig zu ölen. Anhängen, Zuglaschen, Bedienungshebel des Seilspill und Werkzeuge unter der Ladebrücke und auf den Trittbrettern sind ebenfalls zu reinigen und wenn nötig einzufetten.

2.4.3 Parken im Freien

18 Beim Parken eines Motorfahrzeuges im Freien müssen Sie darauf achten, dass der Motor windgeschützt ist (z. B. Kühler gegen Kühler). Der Windschutz durch Bauten, Hindernisse und Schneewälle ist auszunützen. Parken Sie Ihr Motorfahrzeug möglichst so, dass es ohne Schwierigkeiten weggefahren und notfalls abgeschleppt werden kann.

Das Abdecken der Windschutz- und Heckscheiben, der Rückblickspiegel und das Aufklappen der Scheibenwischer trägt viel zur Erstellung einer raschen Marschbereitschaft bei.



2.4.4 Starten des Motors bei Kälte

- 19 Um den Motor bei Kälte zu starten, handeln Sie gemäss Betriebsanleitung.

Motorfahrzeuge mit kalten Motoren dürfen, bis die Betriebstemperatur erreicht ist, nur mit niedriger Drehzahl gefahren werden.

Vermeiden von Lärm (VRV, Art. 33)

Fahrzeugführer, Mitfahrende und Hilfspersonen dürfen, namentlich in Wohn- und Erholungsgebieten und nachts, keinen vermeidbaren Lärm erzeugen. Untersagt sind vor allem andauerndes, unsachgemässes Benützen des Anlassers und unnötiges Vorwärmen und Laufenlassen des Motors stillstehender Fahrzeuge.

2.4.5 Schneeketten Montage

- 20 Bevor Sie Schneeketten montieren, versuchen Sie, sich mittels Einschalten des Allradantriebes, der Geländeuntersetzung oder der Differenzialsperren sicher fortzubewegen.

Die Schneeketten sind rechtzeitig, wenn möglich abseits der Fahrbahn zu montieren. Die **Verantwortung obliegt dem Motorfahrzeugführer** oder ist mit dem Signal **Schneeketten obligatorisch** signalisiert.



Schneeketten
obligatorisch



Ende des Schnee-
ketten Obligatoriums

Um die Schneeketten nicht unnötig zu beanspruchen, fahren Sie nie über längere Strecken auf schneefreien Straßen.

Auch Anhänger können mit Schneeketten versehen werden (wo möglich alle Räder mit Schneeketten ausrüsten ansonsten hinten).

Bei schwierigem Gelände wie Schlamm usw. können die Schneeketten ebenfalls montiert werden.

Merkpunkte für den Umgang mit Schneeketten

- Tragen Sie, um Verletzungen vorzubeugen, Arbeitshandschuhe;
- beachten Sie vor der Schneekettenmontage die Betriebsanleitung (z. B. – Ausschalten ASR/ESP, Montage auf allen Rädern usw.);

- stellen Sie sicher, dass es sich bei den zu montierenden Schneeketten um die entsprechende Grösse der Räder handelt;
- das Fahrverhalten kann sich betreffend Lenk- und Bremsverhalten vom Fahren ohne Schneeketten massiv unterscheiden;
- die Höchstgeschwindigkeit richtet sich nach den Angaben des Herstellers;
- achten Sie während der Fahrt auf Geräusche (Schlagen usw.) und halten Sie allenfalls an;
- achten Sie darauf, dass die Kettenglieder nicht verdreht sind und die Kette flach auf dem Reifen liegt. Schneeketten dürfen im Tiefschnee nicht zu straff gespannt sein. Auf glatten, eisigen Strassen sind die Schneeketten jedoch möglichst satt anzuziehen;
- **bei allen Montagearten muss nach ca. 100 m Fahrt die Schneekette überprüft und allenfalls nachgespannt werden;**
- bedenken Sie, dass der Allradantrieb nur beim Anfahren respektive beim Beschleunigen hilft, jedoch nicht beim Bremsen. Bei prekären Verhältnissen sind, insbesondere im Gefälle, die Schneeketten zu montieren.

21 Schneeketten können wie folgt montiert werden:

Aufziehen

Schneekette so hinter oder vor dem Rad auslegen, wie sie später darauf liegen soll. Das beim Rad befindliche Kettenende mit einem Strick oder der Montagekette am Rad festmachen. Motorfahrzeug um $\frac{1}{4}$ Radumdrehung verschieben. Kontrollieren, ob Schneekette gut auf das Rad gezogen wird. Motorfahrzeug verschieben, bis die Schneekette geschlossen werden kann.

Auflegen

Schneekette so neben dem Rad ausbreiten, wie sie später auf demselben liegen soll. Mit beiden Händen Schneekette fassen und gleichmässig von der Seite her auf das Rad «legen». Schneekette innen und aussen provisorisch schliessen oder mit einem Strick provisorisch fixieren. Motorfahrzeug um $\frac{1}{4}$ Radumdrehung verschieben und dann die Schneekette endgültig schliessen.



Auffahren

Schneekette mit Schloss nach aussen vor das Rad legen, auf die Schneekette fahren bis ca. $\frac{1}{4}$ vor deren hinteres Ende. Vorderes Ende über das Rad legen und nachziehen, schliessen und spannen.



Mit Wagenheber

Motorfahrzeug aufbocken wie beim Radwechsel, Schneekette mit Schloss nach aussen neben dem Rad ausbreiten, mit beiden Händen von der Seite her auflegen, schliessen und spannen.



2.5 Pannen

2.5.1 Verhalten bei Pannen

- 22 ¹Es ist gemäss der Dokumentation 61.027 dfi – **Verhalten bei Verkehrsunfällen** vorzugehen. Bei Gefahrguttransporten sind die «Schriftlichen Weisungen» zu beachten.

Erleidet Ihr Motorfahrzeug eine Panne, heisst das oberste Gebot: **Strasse frei!** Das Motorfahrzeug ist mit der gebotenen Vorsicht bis zum nächsten Ausstellplatz abzuschleppen oder von Hand von der Fahrbahn zu schieben (Betriebsanleitung beachten).

Beim Betreten der Fahrbahn sind aus Sicherheitsgründen die im Motorfahrzeug zur Verfügung stehenden Leuchtwesten zu tragen.

Bei Pannen auf Autobahnen und Autostrassen ist immer die Militärpolizei unter der Telefonnummer 0800 552 333 zu kontaktieren.

Während dem Abschleppen dürfen sich ausser dem Motorfahrzeugführer keine Personen im oder auf dem Motorfahrzeug befinden.

²Sie müssen das Pannensignal unverzüglich am Fahrbahnrand aufstellen:

- falls Ihr Fahrzeug aus zwingenden Gründen vorschriftswidrig auf der Fahrbahn abgestellt ist;
- wenn es wegen fehlender Fahrzeugbeleuchtung oder ausserordentlicher Witterungsverhältnisse für die übrigen Motorfahrzeugführer zu spät erkennbar ist (z. B. wegen Nebel);
- ferner zur Kennzeichnung des auf einem Pannestreifen abgestellten Fahrzeuges.

Das Pannensignal muss mindestens 50 m, auf Strassen mit schnellem Verkehr mindestens 100 m hinter dem Fahrzeug, auf dem Pannestreifen an dessen rechten Rand, aufgestellt werden.

Nachts muss das Pannenfahrzeug beleuchtet werden. Die Schutzhülle des Pannensignals befestigen Sie am Lenkrad (Plastikhülle auf dem Fahrersitz), damit Sie es bei der Wegfahrt nicht vergessen.

³Warnblinklichter dürfen nur zur Warnung vor Gefahren wie folgt verwendet werden:

- a) am stehenden Motorfahrzeug zusätzlich zum Pannensignal;
- b) am fahrenden Motorfahrzeug, namentlich vor einer unvermutet auftauchenden Unfallstelle, einem Fahrzeugstau oder auf Autobahnen und Autostrassen beim Abschleppen.

⁴Orientieren Sie den Motorfahrzeugführer des nächstfolgenden Motorfahrzeuges des Verbandes über die Panne, damit er am Ziel oder beim nächsten Halt dem Vorgesetzten Meldung erstatten kann. Melden Sie die Panne der für Sie verantwortlichen Meldesammelstelle.

2.5.2 Pannensachen

- 23 Bei der Suche nach Pannensachen helfen wahllose Kontrollen nichts. Nur systematisches Arbeiten kann zum Erfolg führen. Optische Überprüfung der Kontrolllampen (siehe Betriebsanleitung).

Einige Pannemöglichkeiten, die Sie selber beheben können:

- Batterieauptschalter nicht eingeschaltet/elektrische Sicherungen defekt;
- Zündung bzw. Kontakt nicht eingeschaltet;
- Motorbremse geschlossen;
- Treibstofftank leer;
- Wählhebel des Automatikgetriebes nicht auf «P» oder «N».

2.5.3 An- und Abschleppen

24 Grundsatz

Vor dem An- bzw. Abschleppen muss die Betriebsanleitung/Technische Vorschriften beachtet werden.

¹Bei entladener Batterie ist zuerst ein Startversuch mit einem Überbrückungskabel vorzunehmen (Bordspannungen 12 V oder 24 V beachten).

²Die beiden Motorfahrzeugführer vereinbaren vor dem An- bzw. Abschleppen die Zeichengebung (Hand, Hupe oder Licht).

³Sobald der Motor des Pannenfahrzeuges läuft gilt es

- nicht auf das Zugfahrzeug aufzufahren;
- nicht auf das Zugseil zu fahren.

⁴Motorräder nie anschleppen, nur anschieben oder anrollen lassen.

⁵Beide Motorfahrzeugführer müssen im Besitz der entsprechenden Fahrberechtigung sein.

- 25 ¹Beim Abschleppen ist ein gleiches oder schwereres Motorfahrzeug einzusetzen. Kann ein Motorfahrzeug (z. B. Lastwagen mit Druckluftbremse) nicht selbst gebremst werden, muss es mit dem Schleppfahrzeug durch eine feste Vorrichtung (z. B. Abschleppstange von höchstens 5 m Länge) verbunden sein. Müssen Sie zum Schleppen ein Seil oder Kabel verwenden, so darf es höchstens 8 m lang und muss in der Mitte auffällig gekennzeichnet sein. Ketten dürfen nicht verwendet werden. Abschleppgurten, Hanf- oder Drahtseile sind an den dafür vorgesehenen Zugvorrichtungen zu befestigen.

²Beim Abschleppen gilt eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h. Auf Autobahnen und Autostrassen darf bis zur nächsten Ausfahrt der rechte Fahrstreifen benutzt werden. Die Lenkung des abgeschleppten Fahrzeuges muss intakt sein; bei Nacht muss es hinten mit einem Licht versehen sein. Bei Abschleppfahrten mit Seil oder Kabel muss in längeren Gefällen das Pannenfahrzeug vorgehängt werden. **Das Abschleppen von Anhängerzügen ist verboten.**

Verwendung von Pannensignal und Warnblinklichtern (VRV, Art. 23⁶)

Das Pannensignal ist auch an der Rückseite abgeschleppter Fahrzeuge anzubringen.

³Vorsicht: bei nicht laufendem Motor ist bei den meisten Motorfahrzeugen die Wirkung von Bremse und Lenkung massiv eingeschränkt (Lenkradschloss entriegeln).

⁴Um Schäden an der Kraftübertragung eines Pannenzuges während des Abschleppens zu vermeiden, müssen die «Technische Vorschriften» in der Betriebsanleitung des betreffenden Motorfahrzeuges unbedingt beachtet werden. Das gilt im besonderen für Motorfahrzeug mit automatischen Getrieben. Muss ein Motorfahrzeug wegen Bruch einer Radantriebswelle abgeschleppt werden, ist das ALC beizuziehen.

2.5.4 Kleinreparaturen

- 26 Beachten Sie bei allen, auch kleiner Reparaturen am Motorfahrzeug unbedingt die jeweilige Betriebsanleitung. Das Beachten von Warn- und Kontrollleuchten ermöglicht das rasche Erkennen von Störungen und hilft durch entsprechendes Handeln, Schäden an den Fahrzeugen zu verhindern.

Ersatzsicherungen

Ersatzsicherungen sind im Fahrzeugmaterial vorhanden. Durchgebrannte Sicherungen dürfen nicht überbrückt werden. **Es dürfen nur Sicherungen mit gleicher Ampérestärke (Farbe beachten) verwendet werden.** Brennt eine Sicherung mehrmals durch, muss der Defekt durch einen Truppenhandwerker oder in einem ALC behoben werden. Bei elektrischen Sicherungsautomaten soll der herausgesprungene Knopf erst nach ca. einer Minute wieder hineingedrückt werden.

Glühlampen



Beim Auswechseln von Glühlampen dürfen keinesfalls die Einstellschrauben des Scheinwerfers gelöst werden. Achten Sie darauf, dass die Volt-/Wattangaben der neuen mit denen der defekten Glühlampe übereinstimmen. Glühlampen sind nur mit sauberen Lappen oder dem Verpackungskarton anzufassen. Fett auf dem Lampenkörper verdunstet durch die Hitze und hat dadurch die Trübung des Reflektors zur Folge. Verbrauchte Reserven sind sofort wieder zu ersetzen.

2.5.5 Entlüftung der Dieselanlage

- 27 Wird ein Dieselfahrzeug gefahren, bis der Treibstoffbehälter leer ist, oder ist durch einen Defekt Luft in die Treibstoffleitung gelangt, muss je nach Motorfahrzeugtyp (siehe Betriebsanleitung) die Treibstoffanlage entlüftet werden.

Achten Sie darauf, dass bei Dieselmotorfahrzeugen der Treibstoffbehälter nicht leer gefahren wird.

2.5.6 Radwechsel

- 28 Beim Radwechsel ist gemäss der Betriebsanleitung, den Vorschriften des Herstellers und wie folgt vorzugehen:
- a) Strasse frei! Beim Radwechsel an Lastwagen auf Autobahnen und Autostrassen ist mit der Militärpolizei oder der zivilen Polizei Kontakt aufzunehmen.

Telefonnummer

1. 0800 552 333 – Militärpolizei

2. Notrufsäule

3. 117 – Zivile Polizei

Arbeiten Sie im Fahrbahnbereich, müssen Sie immer die in den Motorfahrzeugen vorhandenen Leuchtwesten tragen. Um Verletzungen vorzubeugen tragen Sie Arbeitshandschuhe;

- b) Sichern des Motorfahrzeuges durch Einlegen des kleinsten Ganges (bei Automatikgetrieben Stellung «P»), allenfalls des Allradantriebes und des Geländeganges, sowie Anziehen der Feststellbremse. Unter ein Hinterrad, das dem auszuwechselnden Rad gegenüber liegt, ist wo vorhanden ein Keil, notfalls der Schneekettensack oder ein Stein, zu legen. Pannensignal aufstellen;
- c) Werkzeug und Reserverad bereitlegen;
- d) Radmuttern um $\frac{1}{2}$ Umgang lösen;
- e) Wagenheber gemäss Betriebsanleitung ansetzen, Motorfahrzeug anheben und danach die Stange des Wagenhebers entfernen, um Unfälle zu vermeiden;
- f) Spannkeile lösen (Trilexfelgen), danach Radmuttern ganz lösen und Rad entfernen;
- g) Auflagestellen, Muttern bzw. Schrauben und deren Gewinde reinigen;
- h) Reifendruck mit Manometer kontrollieren und gemäss Vorschrift richtigstellen. Das Reserverad auf die Radnabe aufsetzen. Radmuttern mit der konischen Seite in Radrichtung leicht anschrauben;
- i) Radmuttern bei Trilexfelgen der Reihe nach, bei einteiligen Felgen über Kreuz anziehen;
- j) Wagen absenken und alle Radmuttern bzw. Radschrauben nochmals festziehen;

- k) defektes Rad auf Ladebrücke deponieren und sichern;
- l) Reinigen, Kontrollieren und Versorgen des Materials;
- m) Keile und aufgestelltes Pannensignal versorgen;
- n) nach einigen hundert Metern Fahrt die Radmuttern bzw. Radschrauben nochmals nachziehen;
- o) Radmuttern bei nächster Gelegenheit mit einem Drehmomentschlüssel auf korrekte Befestigung kontrollieren;
- p) sofortiger Austausch oder Reparatur des defekten Rades veranlassen;
- q) falls die Profiltiefe des montierten Reserverades gegenüber dem auf der gleichen Achse angebrachten Rad erheblich abweicht oder die durch Pfeil gekennzeichnete Profildrehrichtung nicht stimmt, ist möglichst rasch wieder das reparierte Rad anzubringen.

ACHTUNG

Beim GMTF (Geschütztes Mannschaftstransportfahrzeug) ist der Radwechsel durch die Truppe verboten.

2.6 Fahrzeugrückgabe

- 29 ¹Prüfen Sie vor der Abfahrt zum Fahrzeugrückgabeort, ob Ihr Motorfahrzeug vollständig entladen ist.

²Führen Sie vor der Abfahrt an Ihrem Motorfahrzeug mittels vorhandenem Etat eine Vollständigkeitskontrolle durch.

2.6.1 WEMA an Radfahrzeugen (GPD)

Zweck

- 30 ¹Wiedererstellung der Einsatzbereitschaft der Fahrzeuge und des Materials im Ausbildungsdienst. Die WEMA richtet sich nach den Vorgaben der LBA. ALC spezifische Abläufe

sind möglich, diese werden anlässlich des WEMA-Rapportes bekannt gegeben.

Vorbereitung für die WEMA am Truppenstandort

- Motorfahrzeugabgabepapiere vorbereiten, nicht reparierte Mängel und Schäden auf dem Formular 13.005 d/f/i – **Zustandsrapport für Radfahrzeuge und Wechsellaufbauten** (Anhang 4) eintragen und die Papiere auf die Motorfahrzeuge verteilen;
- Treibstoff spätestens bei Einfahrt ins ALC auffüllen (ca. 90 %/die Betankung erfolgt zu Lasten der abgebenen Truppe);
- Motorfahrzeugtenue überprüfen (geschlossene Blächen).

WEMA

- Die Motorfahrzeuge gründlich und sauber reinigen (das Abspritzen von Motorrädern und Motorräumen ist verboten);
- nach dem Waschen sind die Fussbremsen sporadisch zu benutzen (betätigen der Bremsen bei langsamer Fahrt), um so die Bremsen «trocken» zu fahren;
- die Fahrtenkontrollhefte sind abzuschliessen und auf den Motorfahrzeuge zu belassen (siehe Ziffer 5);
- die Motorfahrzeugabgabepapiere bleiben auf den Motorfahrzeugen.

Motorfahrzeugreinigung

- Die Verwendung von Benzin und Dieseltreibstoff für die Reinigung von Motorfahrzeugen ist verboten;
- funktionsrelevante Fahrzeugteile wie Anhängerkuppungen, Schmiernippel usw.), sind zu reinigen und leicht einzufetten.

Technischer Parkdienst

- Der technische Parkdienst wird gemäss den motorfahrzeugspezifischen WEMA-Parkdienstkarten durchgeführt;
- bei Panzern und gepanzerten Radfahrzeugen sind die speziellen Vorgaben und Technischen Vorschriften zu beachten.

Inventarinstandstellungs-Kontrolle

- Wagenheber und rostanfällige Gegenstände sind einzulöten;
- Inventarkontrolle nach Inventarliste durch Truppe (Detailetat);
- fehlende oder defekte Inventargegenstände müssen durch die Truppe nach Anweisungen der ALC notiert und im Komplettierfahrzeug/Ersatzteillager bezogen bzw. ausgetauscht werden;
- das Inventar ist gemäss Inventarlisten in gereinigten Werkzeugkästen zu versorgen;
- Schneeketten sind besonders zu kontrollieren; defekte sind auszutauschen.

Taschenlampen/Verbandbüchsen/Strassenkarten

- Taschenlampen mit montierter Batterie, Verbandbüchsen und Strassenkarten sind separat an die Rückgabestelle zurückzuschieben.

So wie Sie das Fahrzeug zurückgeben, wird es von der nächsten Truppe gefasst. Verschweigen Sie Mängel, kann dies zu grösseren Schäden oder Unfällen führen.

3 Militärischer Strassenverkehr

3.1 Grundregeln

- 31 ¹Auch für den militärischen Strassenverkehr gilt das SVG mit den zugehörigen Verordnungen. Ausnahmen und Ergänzungen, die den militärischen Bedürfnissen Rechnung tragen, sind in der **VMSV** zusammengefasst. Die wichtigsten besonderen Vorschriften für den militärischen Strassenverkehr werden in den nachstehenden Ziffern behandelt.

²Die Verordnung gilt für:

- a) Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerinnen sowie Fussgänger oder Fussgängerinnen, die im Militärdienst oder für die ausserdienstlichen militärischen Tätigkeiten eingesetzt werden;
- b) militärisches Personal sowie Fachlehrer und Fachlehrerinnen, die in ihrer beruflichen Tätigkeit Militärfahrzeuge führen;
- c) Fahrzeuge sowie Reit-, Zug- und Tragtiere, die zu militärischen Zwecken eingesetzt werden (VMSV Art. 21).

²Widerhandlungen gegen das Strassenverkehrsgesetz unterliegen grundsätzlich dem zivilen Recht und werden von den zivilen Gerichtsbehörden beurteilt. Die Militärjustiz, bzw. in leichten Fällen der Truppenkommandant, beurteilen Verletzungen des Strassenverkehrsrechtes, die sich im Rahmen einer militärischen Übung oder in Erfüllung eines dienstlichen Auftrages ereignen. Sie sind auch zuständig, wenn ein im Militärdienst begangenes Verkehrsdelikt mit einer anderen nach dem Militärstrafgesetz strafbaren Handlung in Zusammenhang steht (z. B. Verkehrsunfall mit Beschädigung des Militärmotorfahrzeuges).

(Militärstrafgesetz Art. 3¹ – Dem Militärstrafrecht unterstehen Dienstpflichtige während ihres Militärdienstes)

³Wem der zivile Führerausweis entzogen ist, darf auch im Militärdienst keine Motorfahrzeuge führen. Lenker und Lenkerinnen müssen dem Truppenkommandanten oder der Truppenkommandantin den Entzug unverzüglich melden, wenn dieser in eine Dienstleistung fällt.

Tritt im Militärdienst ein Grund für den möglichen Entzug des zivilen Führerausweises ein, so verständigt entweder der Truppenkommandant oder die Truppenkommandantin die militärischen Polizeiorgane oder die Organe der Militärjustiz das SVSAA.

Das SVSAA benachrichtigt die zuständigen zivilen Administrativbehörden des Wohnsitzkantons (VMSV Art. 37).

⁴Bei vorsätzlichem oder grobfahrlässigem Verschulden eines Schadenfalles steht dem Bund das Rückgriffsrecht auf den Verursacher zu.

Verwendung von Militärmotorfahrzeugen

32 ¹Militärfahrzeuge dürfen nicht für private Fahrten verwendet werden.

²In Militärfahrzeugen dürfen keine Zivilpersonen mitgeführt werden. Ausgenommen sind Zivilpersonen, die:

- a) bei einer militärischen Übung, einer dienstlichen Verrichtung der Truppe oder bei ausserdienstlichen militärischen Veranstaltungen mitwirken;
- b) als Besucher oder Besucherin bei militärischen Übungen, Besuchstagen, Fahnen- oder Standartenübergaben, Beförderungsfeiern oder ausserdienstlichen militärischen Veranstaltungen transportiert werden müssen;
- c) an organisierten militärischen Führungen teilnehmen oder im Rahmen von bewilligten Truppeneinsätzen;
- d) aus anderen dienstlichen oder militärischen Gründen mitfahren müssen;

- e) in Notfällen oder zur Hilfeleistung mitgeführt werden (VMSV Art. 47).

Private Verwendung ziviler Motorfahrzeuge

- 33 ¹Die private Verwendung ziviler Motorfahrzeuge im Militärdienst ist nur zum Einrücken, im Urlaub und nach der Entlassung gestattet. Der Kommandant kann in begründeten Einzelfällen Ausnahmen bewilligen (VMSV Art. 48).

²Das Abstellen von zivilen Motorfahrzeugen am Einrückungs-, Dienst- oder Entlassungsort ist nur zulässig, wenn der Truppenkommandant der Truppe besondere Abstellmöglichkeiten zuweist oder wenn der Angehörige der Armee eine Abstellmöglichkeit auf privatem Grund vereinbart hat.

³Das Verschieben von privaten Motorfahrzeugen vom Einrückungsstandort an den Truppenstandort ist ohne Bewilligung während der Dienstzeit verboten.

3.2 Militärische Fahrberechtigung

- 34 ¹Wer im Militärdienst oder während der ausserdienstlichen militärischen Tätigkeit Militärfahrzeuge führt, benötigt eine militärische Fahrberechtigung. Sie ist in den zivilen Führerausweis integriert und nur mit diesem gültig. Zivile Auflagen gelten auch für den militärischen Bereich.

²Militärisches Personal sowie Fachlehrer und Fachlehrerinnen, die in ihrer beruflichen Tätigkeit Militärfahrzeuge führen, benötigen:

- a) einen zivilen Führerausweis der entsprechenden Ausweiskategorie; oder
- b) einen zivilen Führerausweis mit derentsprechenden militärischen Fahrberechtigung.

³Keine militärische Fahrberechtigung benötigen:

- a) militärisches Personal, wenn es im Militärdienst oder während seiner ausserdienstlichen militärischen Tätigkeit Militärfahrzeuge mit einem zivilen Führerausweis der entsprechenden Kategorie führt;
- b) aktive Angehörige der Polizei, der Feuerwehr, der Sanität und der Zollverwaltung, wenn sie während ihrer ausserdienstlichen militärischen Tätigkeit Militärfahrzeuge mit einem zivilen Führerausweis der entsprechenden Ausweiskategorie führen (VMSV Art. 18).

³Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen dürfen Militärfahrzeuge nur führen, wenn sie ausdrücklich oder nach den Umständen zur Fahrt berechtigt sind (VMSV Art. 46).

⁴Wer Militärfahrzeuge mit einem Ausweis nach den Absätzen 1–3 führt, ist auch dann zum Personen- und Sachtransport berechtigt, wenn der zivile Führerausweis diese Berechtigung nicht umfasst (VMSV Art. 18).

- 35 Die Übersicht der militärischen Fahrberechtigungen finden Sie im Anhang 8. Für das Führen von Gesellschaftswagen/Car sind Inhaber der **Kategorie 930** ermächtigt, wenn sie die **Zusatzausbildung «Einführung Car»** absolviert haben. **Werden Personen transportiert, welche sich nicht im besoldeten Truppendienst befinden, ist der zivile Führerausweis der Kategorie D erforderlich.**

- 36 ¹Bis zum Erreichen der Prüfungsreife sind in der Fahrschule und Fahrausbildung Personentransporte untersagt. Ab Erreichen der Prüfungsreife kann ein militärischer Verkehrsexperte der entsprechenden Kategorie die Berechtigung zum Personentransport in der Ausbildungskontrolle eintragen.

²Anstelle eines Lernfahrausweises besitzen die militärischen Motorfahrzeugführer bis zur Ausstellung der militärischen Fahrberechtigung die **Ausbildungskontrolle für Motorfahrzeugführer** (Formular 13.043 d/f/i/VMSV Art. 20). Sie berechtigt während der Fahrausbildung zusammen mit dem zivilen

Führerausweis zum Führen von Motorfahrzeugen zu dienstlichen Zwecken. Die Ausbildungskontrolle muss über den Stand der Fahrausbildung und die dafür aufgewendete Zeit Auskunft geben und ist laufend nachzutragen.

3.3 Entzug der militärischen Fahrberechtigung

37 ¹Das SVSAA entzieht dem oder der Angehörigen der Armee die militärische Fahrberechtigung, wenn:

- a) ihm oder ihr der zivile Führerausweis wiederholt oder dauernd entzogen wurde;
- b) er oder sie den Anforderungen als militärischer Fahrzeugführer oder Fahrzeugführerin nicht mehr genügt;
- c) er oder sie die militärischen Vorschriften bezüglich Alkohol- oder Betäubungsmittelkonsum missachtet;
- d) er oder sie die Anforderungen und Voraussetzungen zur Erteilung des zivilen Führerausweises oder der militärischen Fahrberechtigung nicht mehr erfüllt.
- e) er oder sie den medizinischen Anforderungen nicht mehr genügt.

²Die militärische Fahrberechtigung wird für immer und für alle Kategorien entzogen. Eine Wiedererteilung ist ausgeschlossen.

³Gegen den Entzug der militärischen Fahrberechtigung kann Dienstbeschwerde geführt werden (VMSV Art. 38).

Militärische Fahrberechtigung auf Probe

⁴Dem Inhaber oder der Inhaberin eines zivilen Führerausweises auf Probe wird die militärische Fahrberechtigung mit gleicher Befristung wie im zivilen Recht erteilt.

⁵Die Verlängerung der Probezeit des zivilen Führerausweises auf Probe gilt auch für die militärische Fahrberechtigung (VMSV Art. 34).

3.4 Fahrfähigkeit

- 38 ¹Wer ein Fahrzeug im Militärdienst oder für die ausserdienstlichen militärischen Tätigkeiten führt ist dafür verantwortlich, dass er oder sie fahrfähig ist. Er oder sie muss der vorgesetzten Person die Umstände melden, die ihm oder ihr das Fahren erschweren oder verunmöglichen (VMSV Art. 60).

Planen Sie genügend Pausen ein.

²Wer nicht fahrfähig ist, darf kein Motorfahrzeug führen. Dies gilt insbesondere in Bezug auf den aktuellen Gesundheitszustand und die Vorschriften betreffend Ruhe- und Einsatzzeit sowie Alkohol- und Betäubungsmittelkonsum.

- 39 ¹Für Sie als Führer eines Militärmotorfahrzeuges besteht während der Arbeitszeit Alkoholverbot.

²Der Besitz und der Genuss von Betäubungsmitteln ist während der Dienstzeit verboten.

Die Dienstzeit umfasst die ganze Dauer eines Militärdienstes. Sie beginnt mit dem Antritt der Einrückungsreise und endet mit dem Abschluss der Entlassungsreise (**Dienstreglement der Schweizerischen Armee**, Art. 47).

- 40 ¹**Wer weiss oder nach den Umständen wissen kann, dass er oder sie im Militärdienst oder für die ausserdienstlichen militärischen Tätigkeiten ein Motorfahrzeug führen muss, darf ab sechs Stunden vor Antritt der Fahrt keinen Alkohol trinken.**

²**Er oder sie darf kein Motorfahrzeug führen, wenn er oder sie eine Blutalkoholkonzentration von 0,10 Promille oder mehr aufweist oder eine Alkoholmenge im Körper hat, die zu einer solchen Blutalkoholkonzentration führt.**

³**Die Fahrunfähigkeit gilt in jedem Fall als erwiesen, wenn Betäubungsmittel konsumiert wurden.**

⁴Bei Konsum von Medikamenten und anderen Stoffen, welche die Fahrfähigkeit beeinträchtigen können, muss der Motorfahrzeugführer oder die Fahrzeugführerin dies dem Truppenarzt oder der Truppenärztin unverzüglich melden und den Vorgesetzten oder die Vorgesetzte über eine Einschränkung der Fahrfähigkeit informieren. In diesem Fall darf er oder sie als Fahrer oder Fahrerin nicht eingesetzt werden (VMSV Art. 63).

3.5 Ruhe- und Einsatzzeit

41 Ruhe- und Lenkzeit

¹Wer ein Fahrzeug im Militärdienst führt, muss zu jedem Zeitpunkt dieser Tätigkeit innerhalb der vorangegangenen 24 Stunden eine zusammenhängende Ruhezeit von sechs Stunden einhalten.

²Bei Übungen kann die Ruhezeit aufgeteilt werden. In diesem Fall muss sie mindestens 8 Stunden dauern. Möglich ist eine Aufteilung in Blöcke von einmal 4 und zweimal 2 Stunden, einmal 5 und einmal 3 Stunden oder zweimal 4 Stunden.

³Als Ruhezeit gilt:

- a) die Zeit, in welcher der Lenker oder die Lenkerin frei von dienstlichen Verrichtungen ist und Gelegenheit zum Schlafen hat;
- b) der allgemeine Urlaub (ohne Hin- und Rückweg).

⁴Die befohlenen Essenszeiten gelten nicht als Ruhezeit.

⁵Die reine Lenkzeit darf innerhalb von 24 Stunden 10 Stunden nicht überschreiten (VMSV Art. 61).

- 42 Für die Sicherstellung der vorgeschriebenen Ruhezeit und des Alkoholverbots kann für Motorfahrzeugführer ein früheres Einrücken befohlen werden (**Organisation der Ausbildungsdienste** 51.024/Art. 23⁴).**

43 Einsatzzeitkontrolle

Wer ein Fahrzeug im Militärdienst führt, muss eine Einsatzzeitkontrolle über die der Fahrt vorangegangenen 24 Stunden führen und diese stets auf sich tragen (VMSV Art. 62).

Beispiel

Datum Date Data	Ruhezeit Repos Riposo	Lenkzeit Temps au volant Tempo al volante	Die Kontrollkarte ist bei Dienstenden dem VT Of oder Kp Kdt abzugeben A la fin du service, ce contrôle doit être remis à l'Of CT ou au cdt cp Al termine del servizio, la carta di controllo deve essere consegnata all'uff CT o al cdt cp																							
																										
0																										
1	x	x	x	x	x																					
2	x	x	x	x	x																					
3	x	x	x	x	x																					
4	x	x	x	x	x																					
5	x	x	x	x	x	x																				
6																										
7																										
8																										
9																										
10																										
11																										
12																										
13																										
14																										
15																										
16																										
17																										
18																										
19																										
20																										
21																										
22																										
23																										
24																										
Di/Ma/ Ma 31.5.11																										
Mi/Me/ Me 1.6.11																										
Do/ Je/Gi 2.6.11																										
Fr/Ne/ Ve 3.6.11																										
Sa/Sa/ Sa 4.6.11																										
So/Di/ Do 5.6.11																										
Mo/ Lu/Lu 6.6.11																										

Angebrochene 15 Minuten werden aufgerundet und mit dem Symbol «/» eingetragen

3.6 Geschwindigkeit

44 Grundregel (SVG, Art. 32)

Die Geschwindigkeit ist stets den Umständen anzupassen, namentlich den Besonderheiten von Fahrzeug und Ladung, sowie den Strassen-, Verkehrs- und Sichtverhältnissen.

- 45 ¹Sofern keine niedrigeren Geschwindigkeiten signalisiert und auch im Fahrzeugausweis keine anderen vermerkt sind, gelten für Militärmotorfahrzeuge die zivilen Höchstgeschwindigkeiten der entsprechenden Kategorie.

²Bei Militärmotorfahrzeugen, bei denen die Höchstgeschwindigkeit aus technischen, betrieblichen oder militärischen Gründen beschränkt werden musste, ist diese im Fahrzeugausweis eingetragen (z. B. Puch max. 100 km/h). An den Militäranhängern ist vorne an der Stirnwand oder Deichsel eine Plakette angebracht, die über die erlaubten Zugfahrzeuge und die zulässige Höchstgeschwindigkeit Auskunft gibt.

3.7 Autobahnen und Autostrassen

- 46 Auf Autobahnen und Autostrassen sind nur Motorfahrzeuge (Anhänger) zugelassen, die eine Geschwindigkeit von wenigstens 80 km/h erreichen können und dürfen (VRV Art. 35¹).
- 47 ¹Nur mit einer Bewilligung des SVSAA dürfen auf Autostrassen und Autobahnen verkehren:

- a) Verbände von mehr als 30 Motorwagen sowie Teile von Verbänden, die sich innerhalb einer Stunde folgen und zusammen mehr als 30 Motorwagen umfassen;
- b) gepanzerte Radfahrzeuge, Ausnahmefahrzeuge und Ausnahmetransporte, welche die Masse und Gewichte nach Artikel 54 überschreiten (siehe Ziffer 5);

²Gefechtsübungen, Wegweisung, Vorbeimärsche, Leitungsbau sind auf Autostrassen und Autobahnen verboten (VMSV Art. 66).

3.8 Sicherheitsvorkehrungen

- 48 ¹Der Motorfahrzeugführer hat den Motor abzustellen, wenn er das Motorfahrzeug verlässt. Bevor er sich entfernt, muss er es gegen das Wegrollen und gegen die Verwendung durch Unbefugte sichern (VRV Art. 22¹).

²Bei unbewachten Einzelmotorfahrzeugen sind stets der Zündungs- oder Kontaktschlüssel abziehen und sofern möglich, alle Türen abzuschliessen. Muss ein Motorfahrzeug, das über keine Diebstahlsicherung verfügt, an einem abgelegenen Ort oder über Nacht im Freien geparkt werden, so sind nach Möglichkeit zusätzliche Sicherheitsvorkehrungen zu treffen (z. B. Schlüssel zu Batteriehaupschalter entfernen, überwachen usw.).

Das freiwillige Halten und Parken eines Fahrzeuges mit gefährlichen Gütern ist auf öffentlichen Strassen untersagt, wenn der Transport selbst es nicht erfordert (Beladen, Entladen, Kontrolle der Fahrzeuge oder der Ladung, gesetzlich vorgeschriebene Pausen, schlechte Witterungsverhältnisse). Beim notwendigen Halten und Parken ist die Überwachung des Fahrzeuges und der Ladung sicherzustellen. Bei Gütern der Klasse 1 müssen sich immer mindestens 2 Personen permanent bei den Beförderungseinheiten befinden (VMSV Anhang 2/8401).

³Bei Fahrten im Verband sowie auf dem Fahrzeugpark ist es Sache des Vorgesetzten, die notwendigen Massnahmen anzuordnen (Beispiel Überwachung/Wache).

⁴Die Angehörigen der Armee, die auf der Strasse Arbeiten verrichten, müssen mindestens mit einer retroreflektierenden Leuchtweste und zwei reflektierenden Beinstulpen, Verkehrsregelungsorgane zusätzlich mit weissen Handschuhen mit Manschetten oder Armstulpen und nachts mit Stablampen ausgerüstet sein (VMSV Art. 73²).

⁵Die Angehörigen der Armee haben während der Arbeitszeit, sobald sie sich zu Fuss auf öffentlichen Strassen bewegen, und wenn es die Sichtverhältnisse (namentlich bei Nebel) erfordern, die Leuchtgamasche zu tragen (VMSV Art. 72¹).

- 49 ¹Militärfahrzeuge verkehren tagsüber mit Abblend- oder Tagfahrlicht.

²Militärfahrzeuge dürfen nachts ohne Licht nur dort fahren, wo kein ziviler Verkehr zugelassen ist und die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen getroffen sind (VMSV Art. 68/Sicherheitsvorkehrungen siehe Ziffer 54).

- 50 ¹Angehörige der Armee tragen:

- a) auf dem Motorrad: den militärischen Integralhelm und die Schutzausrüstung für Motorradfahrer und Motorradfahrerinnen;
- b) auf dem Fahrrad: den militärischen Fahrradhelm (VMSV Art. 70a¹).

Um die Erkennbarkeit zu erhöhen, sollte von Motorradfahrern die retroreflektierende Leuchtweste als äusserste Bekleidungsschicht getragen werden.

²In Motorfahrzeugen trägt der Motorfahrzeugführer keinen Helm.

- 51 Die Sicherheitsgurten sind, sofern vorhanden, in sämtlichen Motorfahrzeugen zu tragen (VMSV Art. 70).

Sie haben in dieser Hinsicht auf Ihre Mitfahrer einzuwirken.

- 52 Der Motorfahrzeugführer muss seine Aufmerksamkeit der Strasse und dem Verkehr zuwenden. Er darf beim Fahren keine Verrichtung vornehmen, welche die Bedienung des Motorfahrzeuges erschwert. Er hat ferner dafür zu sorgen, dass seine Aufmerksamkeit insbesondere durch Tonwiedergabegeräte sowie Kommunikations- und Informationssysteme nicht beeinträchtigt wird (VRV Art. 3¹).

Das Fahren mit Ausrüstungsgegenständen (gemäss Dokumentation **Bekleidung und Packung** 51.009 d/f/i) ist erlaubt, darf jedoch zu keiner Behinderung oder Beeinträchtigung führen. Beim Lenken von Motorfahrzeugen (exkl. Motorräder) legen die Fahrzeugführer die Grundtrageinheit ab.

- 53 Während der Fahrt müssen Sie die Fahrzeugantennen so herunterspannen, dass die Gesamthöhe des Motorfahrzeuges 4 m nicht übersteigt.
- 54 Das Fahren mit aufgesetzter Schutzmaske, geschlossenen Luken, Fahrernachtsichtgeräten oder Restlichtverstärkerbrillen ist im Rahmen der Ausbildung nur auf für diesen Zweck ausgeschiedenen und abgesperrten Übungsgeländen zulässig. Die Truppe hat mittels Signalisation und Verkehrsplantons sicherzustellen, dass keine zivilen Fahrzeuge oder Personen Zutritt haben (VMSV Art. 69).
- 55 Das Führen von Motorfahrzeugen im öffentlichen Verkehr mit ABC-Überstiefeln oder ABC-Schutzmaske ist im Rahmen der Ausbildung aus Sicherheitsgründen verboten. Das Fahrtraining darf nur im abgesperrten Gelände durchgeführt werden.

Das Führen von Motorfahrzeugen mit ABC-Handschuhen inkl. Übungshandschuhen ist gestattet.

Bei drohender oder erfolgter Freisetzung von ABC Schadstoffen kann von dieser Bestimmung (Ziffer 54 und 55) abgewichen werden, sofern es die Sicherheit der Truppe erfordert.

- 56 Beim Befahren von militärischen Brücken müssen Sie den Zeichen und Weisungen des Brückenkommandanten Folge leisten.

3.9 Ausnahmefahrzeuge und -transporte

- 57 ¹Fahrten mit gepanzerten Radfahrzeugen und militärischen Ausnahmefahrzeugen sowie Ausnahmetransporte ausserhalb von Kasernenarealen, Übungsplätzen und dergleichen sind ohne Bewilligung gestattet, wenn folgende Masse und Gewichte nicht überschritten werden:

- a) eine Länge von 30 m;
- b) ein Ladungsüberhang von 3 m nach vorn, gemessen von der Mitte der Lenkvorrichtung, oder 5 m nach hinten, gemessen ab Mitte der Hinterachse oder ab dem Drehpunkt der Hinterachsen;
- c) eine Breite von 3 m;
- d) ein seitlicher Ladungsüberhang von je 15 cm;
- e) eine Höhe von 4 m;
- f) einem Betriebsgewicht von 44 t;
- g) eine Achsbelastung von 12 t bei Einzelachsen, von 20 t bei Doppelachsen und von 30 t bei Dreifachachsen.

²Werden die Masse und Gewichte nach Absatz 1 überschritten, ist eine Bewilligung des SVSAA erforderlich. Dieses hört die zuständigen zivilen Behörden an und verfügt die notwendigen Auflagen und Sicherheitsmassnahmen. Dauerbewilligungen sind auf 36 Monate zu beschränken (VMSV Art. 54).

3.10 Bau von Truppenleitungen

- 58 ¹Das Mitfahren im Anhänger und auf dem Trittbrett ist nur während des Einsatzes (Leitungsbau), jedoch nicht für die Verschiebung in den Einsatzraum gestattet. Wird ein Anhänger mitgeführt, darf kein Trittbrett am Zugfahrzeug montiert werden.

²Sie müssen gemäss Ziffer 48⁴ ausgerüstet sein.

³Wird beim Leitungsbau nicht schneller als 30 km/h gefahren, so gilt folgendes:

- a) der Beifahrer und Mitfahrende auf dem Bauwagen sowie im Anhänger dürfen stehend mitfahren, sie müssen sich jedoch festhalten können;
- b) auf dem Anhänger des Bauwagens dürfen höchstens vier Personen mitfahren;
- c) das gelbe Gefahrenlicht (Drehlicht) muss eingeschaltet werden.

⁴Wird beim Leitungsbau nicht schneller als Schritttempo gefahren, so gilt folgendes:

- a) es darf auf einem besonders eingerichteten, hinten am Motorfahrzeug oder Anhänger angebrachten Trittbrett mitfahren und mit der nötigen Vorsicht vom Trittbrett auf- und abgesprungen werden;
- b) es darf auch die linke Strassenseite benützt werden;
- c) der zivile Verkehr muss mit gelbem Gefahrenlicht (Drehlicht) gewarnt werden; nötigenfalls ist der Verkehr zu regeln.

3.11 Gelbe Gefahrenlichter und besondere Warnvorrichtungen

59 ¹Gelbe Gefahrenlichter müssen Sie stets einschalten, wenn das fahrende Motorfahrzeug für die übrigen Strassenbenützer eine besondere, nicht voraussehbare Gefahr darstellt. Dies trifft in der Regel zu:

- a) wenn von den Verkehrsregeln oder Signalen und Markierungen aus zwingenden Gründen abgewichen werden muss (z. B. beim Linksfahren, usw.);
- b) wenn im Schritttempo gefahren wird (z. B. beim motorisierten Truppenleitungsbau);

- c) während des Arbeitseinsatzes (z. B. Winterdienst-, Straßenreinigungs- und Katastropheneinsatzfahrzeuge);
- d) Begleitung von gepanzerten Raupenfahrzeugen.

²Die missbräuchliche Verwendung der gelben Gefahrenlichter ist untersagt.

- 60 ¹Als Fahrer eines Sanitäts-, Feuerwehr- oder Polizeifahrzeuges dürfen Sie Blaulicht und Wechselklanghorn nur auf dringlichen Dienstfahrten verwenden.

²Zum Führen von Militärmotorfahrzeugen mit Blaulicht und Wechselklanghorn sind nur ausgebildete Motorfahrzeugführer befugt (Dokumentation 61.203 dfi – **Verwendung von Blaulicht und Wechselklanghorn**).

4 Signalisation

4.1 Strassensignale

- 61 Die zivilen Strassensignale und Markierungen gelten grundsätzlich auch für die militärischen Strassenbenützer. Unter bestimmten Voraussetzungen sind aber für das Militär Ausnahmen von einzelnen signalisierten, zivilen Verboten und Beschränkungen möglich.

Dauernde Ausnahmen



- 62 Vorübergehende Ausnahmen

¹Verkehrsmassnahmen, die nicht länger als 30 Tage dauern (vorübergehende Verkehrsmassnahmen), können von den Verkehrs- und Transportoffizieren, von den Truppenkommandanten oder den Chefs Verkehr und Transport der Lehrverbände getroffen werden. Ausgenommen sind Verkehrsmassnahmen auf Autostrassen und Autobahnen sowie Ausnahmen von Verboten für Fahrzeuge, die den Vorgaben der SDR/ADR unterstehen (VMSV Art. 14¹).

²Von anderen signalisierten Verkehrsmassnahmen darf nicht abgewichen werden, solange ziviler Verkehr zugelassen ist, ausser der Verkehr werde von einem Einsatzorgan geregelt. Sie müssen deshalb beispielsweise bei Parkuhren die Ge-

büher bezahlen und in der Blauen Zone die Parkscheibe vorschriftsgemäss einstellen.

³Das zivile Vorschriftssignal «Höchstbreite 2,3 m» gilt nicht für Militärfahrzeuge (VMSV Art. 13²).

- 63 Die militärischen Strassensignale richten sich an alle Lenker und Lenkerinnen von Fahrzeugen mit Militärkontrollschildern. Sie gehen den zivilen Signalen vor (VMSV Art. 17).

Sie gelten nicht für zivile Strassenbenützer (siehe Anhang 9).

4.2 Wegweisung

- 64 **Die militärischen Wegweisertafeln sind kein Ersatz für die Karte, sondern nur ein Hilfsmittel. Sie ersetzen niemals eine klare Befehlsausgabe.**

Militärische Wegweisertafeln können durch Unbefugte umgestellt oder entfernt werden. Es ist deshalb unerlässlich, dass Sie die befohlene Strasse und das Ziel kennen und über entsprechenden Karten (in der Regel NK 1:200000) und ein Handmemo verfügen. Mitfahrer haben die befahrene Strasse trotz Wegweisung dauernd mit der Karte zu vergleichen. Bei Fahrten ohne Mitfahrer ist im Zweifelsfalle anzuhalten (Strasse frei) und die Karte zu konsultieren.

Der Wegweiserdienst ist grundsätzlich Sache der Truppe.

Muss ein Militärfahrzeugführer von der befohlenen Marschstrasse abweichen, ist an der entsprechenden Stelle ein Umleitposten, Truppenwegweiser oder Verkehrsplanton einzusetzen.

Bei Einzelfahrten ist der Motorfahrzeugführer mit Hilfe der Landkarte und zivilen Wegweisertafeln für das Einhalten der Marschstrasse und das Erreichen des Marschzieles verantwortlich.

4.3 Beschriftung der militärischen Wegweisertafeln

- 65 Die militärischen Wegweisertafeln werden mit den zugeteilten Kennbuchstaben beschriftet oder mit Symbolen versehen.

Die Beschriftung hat ausschliesslich mit der im Sortiment enthaltenen schwarzen Farbe und mit den entsprechenden Schablonen zu erfolgen, das Entfernen der Farbe mit Sicherheitsreiniger.

Die militärischen Wegweisertafeln müssen immer beidseitig so beschriftet werden, dass sie in beiden Richtungen, sowohl rechts- als auch linksweisend verwendet werden können.



4.4 Aufstellen der militärischen Wegweisertafeln

- 66 Die militärischen Wegweisertafeln sind **immer am rechten Fahrbahnrand** möglichst auf Kniehöhe so aufzustellen, dass sie rechtzeitig erkannt werden. Sie sollen nicht durch Hindernisse verdeckt werden. Es muss darauf geachtet werden, dass sie dem Fahrtwind grösserer Motorfahrzeuge widerstehen, daher empfiehlt sich das Aufstellen vor Leitpfosten, Vorwegweisern usw.

Grundsätzlich sind für das Aufstellen die Halteständer zu verwenden. Wo dies nicht möglich ist (z. B. längere Zeit stehende militärische Wegweisung), können die militärischen Wegweisertafeln auch behelfsmässig mit Nägeln, Schnur

oder Draht an Stangen, Pfosten, Zäunen usw. befestigt werden.

Bei Lichtsignalanlagen ist das Aufstellen der militärischen Wegweisertafeln unter grösster Vorsicht vorzunehmen, damit die unter der Fahrbahn verlaufenden elektrischen Leitungen (Induktionsschlaufen) nicht beschädigt werden.

Das Einschlagen von Halteständern in die Bewegungsfugen bei Brücken ist verboten.

Das Aufstellen von militärischen Wegweisertafeln auf Autobahnen und Autostrassen ist verboten (gemäss VMSV Art. 66²). Dies gilt bis zum Signal «Ende der Autobahn» und/oder «Ende der Autostrasse».

Eine über längere Zeit stehende Wegweisung muss kurz vor der Durchfahrt überprüft und allenfalls ergänzt werden.

Strassenbenützer und Fussgänger dürfen durch die Wegweisung (inklusive Aufstellen und Einziehen der militärischen Wegweisertafeln) nicht behindert werden.

5 Truppenwegweiser

5.1 Einsatz

- 67 Die Kennzeichnung von Marschstrassen und die Regelung des Strassenverkehrs der Einheiten ist, sofern keine Verkehrssoldaten eingeteilt sind, Aufgabe der Truppenwegweiser.

5.2 Ausbildung

- 68 Als Truppenwegweiser sind AdA auszubilden, die während Verschiebungen von ihrer Hauptfunktion freigestellt werden können. In den Einheiten sind deshalb eine dem Einsatz entsprechende Anzahl AdA als Truppenwegweiser auszubilden. Die Aus- und Weiterbildung erfolgt in der Regel in jedem FDT (Fortbildungsdienst der Truppe).

5.3 Ausrüstung

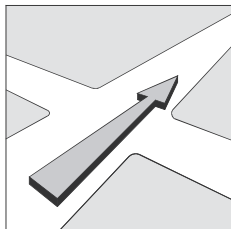
- 69 Siehe Ziffer 48⁴

5.4 Zeitplan

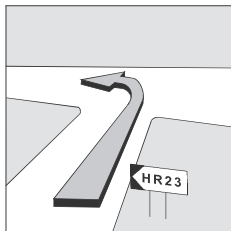
- 70 Geübte und routinierte Truppenwegweiser benötigen für das Vorbereiten der Marschstrasse auf die nachfolgende Truppe in der Regel einen Vorsprung von 20 Minuten (vor dem Marschzeitplan des Verbandes) plus in Abhängigkeit des Standortes 1 Minute pro km. In schwierigem Gelände, bei winterlichen oder schlechten Strassenverhältnissen, ist der Zeitbedarf zur Verschiebung angemessen zu erhöhen.

5.5 Grundsätze für das Aufstellen der militärischen Wegweisertafeln

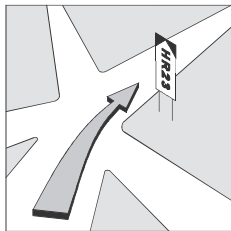
- 71 *Steht keine militärische Wegweisertafel vor, auf oder nach der Verzweigung, so bedeutet dies die Fortsetzung der Marschstrasse in der bisherigen Richtung oder auf der Strasse gleicher Klasse.*



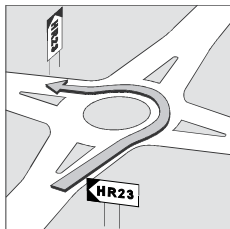
Richtungsänderungen werden ca. 10–20 m, auf schnell befahrenen Straßen bis 100 m vor der Verzweigung bzw. vor Beginn der Einspurstrecke angekündigt. Dem Fahrer muss genügend Zeit für ein gefahrloses Abbiegen bleiben, zwischen militärischer Wegweisertafel und Abbiegen darf sich keine weitere Verzweigung befinden.



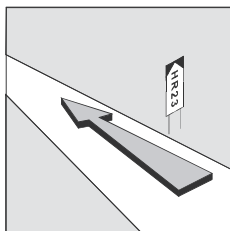
Strassenspinnen werden wie Richtungsänderungen oder mit einer militärischen Quittungswegweisertafel ca. 5 m nach der Verzweigung gekennzeichnet.



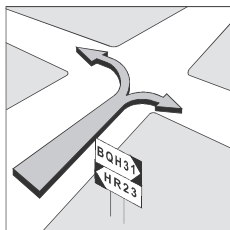
Vor dem Befahren des **Kreisverkehrsplatzes** ist die Richtung der Marschstrasse so genau als möglich anzugeben. Das richtige Verlassen muss durch eine militärische Quittungswegweisertafel bei bzw. nach der Ausfahrt gekennzeichnet werden.



Militärische Quittungswegweisertafeln bestätigen dem Motorfahrzeugführer, dass er sich auf der richtigen Marschstrasse befindet, sie werden auf langen Strassenabschnitten ohne Verzweigung alle 2–4 km aufgestellt.



Mehrere militärische Wegweisertafeln am gleichen Ort, werden normalerweise mit zwei Halteständern übereinander gesteckt (maximal zwei militärische Wegweisertafeln). Werden sie einzeln aufgestellt, dürfen sie einander nicht verdecken.



5.6 Hindernisse / Ende der Wegweisung / Ausnahmen

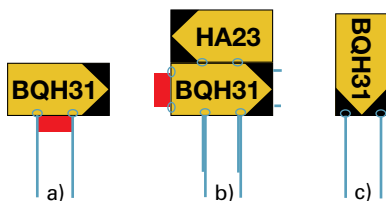
- 72 ¹Hindernisse auf Marschstrassen, wie vorstehende Hausdächer, Baustellen, Panzerhindernisse usw., sind mit rot reflektierenden Plaketten zu kennzeichnen.

²Eine militärische Wegweisertafel mit einer rot reflektierenden Plakette bedeutet **Ende der Wegweisung a)**.

Ende der Wegweisung für BQH31 (nicht für HA23) **b)**.

³**Marschziel** bzw. **Raum erreicht c)** wird mit einer nach unten weisenden militärischen Wegweisertafel gekennzeichnet.

⁴Es dürfen maximal 2 Wegweisertafeln aufeinander gesteckt werden und pro Wegweisertafel ist ein Ständer zu verwenden.



73



Vorübergehende Verkehrsmassnahmen werden mit einer militärischen **Quittungswegweisertafel** beim zivilen **Vorschriftssignal** angezeigt.

5.7 Wegweisung bei Verschiebungen von Truppenverbänden

- 74 Bei Verschiebungen von mehreren Verbänden auf der gleichen Marschstrasse sind die militärischen Wegweisertafeln mit den Kennbuchstaben der übergeordneten Kommandostufe zu versehen. Unterstellte Verbände stellen ihre militärischen Wegweisertafeln erst ab diesem Punkt auf, wo sie die gemeinsame Marschstrasse verlassen.

6 Verkehrsregelung

6.1 Allgemeine Grundsätze

- 75 ¹Die Regelung des Strassenverkehrs der Einheiten ist, sofern keine Verkehrssoldaten eingeteilt sind, Aufgabe der Truppenwegweiser. Diese sind in Nebenfunktion Angehörige der Einheiten (Kp/Bttr/usw.), welche für die Verkehrsregelung und Wegweisung zu Gunsten des eigenen Verbandes eingesetzt werden.
- ²Die Verkehrssoldaten regeln den Verkehr und erstellen die Wegweisung im Rahmen der Verkehrsführung für die eigenen oder für andere Formationen.
- ³Die Verkehrsregelung durch die Truppe umfasst für die Dauer des betreffenden Einsatzes auch den zivilen Verkehr.
- ⁴Die Truppe muss die Zustimmung der zivilen Polizei einholen, wenn sie den Verkehr zu Ausbildungszwecken oder bei Lichtsignalen regeln will.
- ⁵Auf Autobahnen und Autostrassen dürfen militärische Verkehrsregelungsorgane nicht eingesetzt werden, ausser bei Unfällen.
- ⁶Die Zeichen der militärischen Verkehrsregelungsorgane sind für alle Strassenbenützer verbindlich.

6.2 Ausrüstung

- 76 ¹Die Grundtrageinheit der Kampfbekleidung 90 muss, sofern erforderlich, unter der retroreflektierenden Leuchtweste getragen werden.
- ²Das Sturmgewehr 90 muss zur Verkehrsregelung hintergehängt werden, sofern der Einsatz bewaffnet erfolgen muss. Einsätze zu Gunsten ziviler Anlässe erfolgen ohne Waffe.

6.3 Kennzeichnung der Plantons

- 77 Truppenwegweiser tragen bei der Verkehrsregelung das Material aus dem Wegweisersortiment.

Verkehrssoldaten tragen die spezifische Ausrüstung gemäss Dokumentation 61.026 – «Der Verkehrssoldat».

6.4 Besondere Kennzeichnung

- 78 Die Truppe hat das zivile Signal «Andere Gefahren» aufzustellen oder andere geeignete Mittel einzusetzen, wenn sie im Fahrbahnbereich tätig ist und die Verkehrs- oder Witterungsverhältnisse es erfordern.

Zwingend müssen Verkehrsregelungsorgane im Einsatz ab 1.-Klass-Strassen mittels Triopan-Warnsignal (Faltsignal Typ 90, reflektierend), nachts und bei schlechten Witterungsverhältnissen zusätzlich mit Blinkleuchten abgesichert sein (VMSV Art. 9²).



6.5 Zeichengebung mit Licht

79 Die Stablampe (mit rotem Aufsatz) wird wie folgt verwendet:

- Einsatzbedingungen bei Nacht oder bei schlechten Sichtverhältnissen wie Nebel, Dunkelheit, usw.;
- Zeichengebung (Stop/Ausnahmsweise Freigeben der Fahrt bzw. Anzeigen der Fahrtrichtung).

¹Bei schlechten Sichtverhältnissen wie Nebel, Dunkelheit, usw. muss die Hilfsperson mit Hilfe einer Lichtquelle (Taschen- oder Stablampe) die Manövrierzeichen erkennbar machen.

²Bei Panzerverschiebungen wird das Überholen mittels grüner und das Warten mittels roter Stablampe angezeigt.

6.6 Zeichengebung der Plantons

6.6.1 Halt

80



Hochhalten des linken Armes:
Halt vor der Verzweigung für
alle Richtungen.



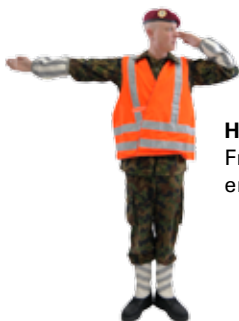
Zeichen für Fussgänger:
Rechte Hand auf Hüfthöhe
hin- und her bewegen.



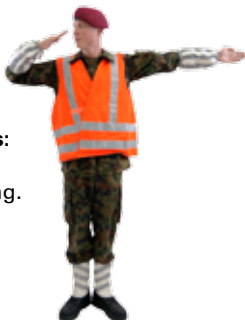
**Seitliches Ausstrecken
beider Arme:** Halt
für den Verkehr von
hinten und vorne.

6.6.2 Freie Fahrt

81



Heranwinken von links:
Freie Fahrt in der
entsprechenden Richtung.



Heranwinken von rechts:
Freie Fahrt in der
entsprechenden Richtung.



**Seitliches Ausstrecken
beider Arme:**
Freie Fahrt in der
entsprechenden Richtung,
wenn der Verkehr im Fluss
ist.

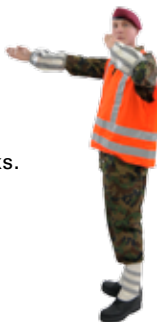
6.6.3 Abbiegen nach links vor dem Planton

82 (Linke Schulter gegen Linksabbieger zugekehrt)



Ausstrecken beider Arme in einem 90° Winkel:

Halt für den Verkehr von rechts und von hinten.



Winken nach links:

Freie Fahrt nach links.



Winken geradeaus:

Freie Fahrt geradeaus und nach rechts.

6.6.4 Verlangsamen der Fahrt

83 (Auf- und Abbewegungen des Unterarmes)



Anwinkeln des linken, seitlich ausgedrehten Unterarmes:

Verlangsamen des
Verkehrs von vorne.



Anwinkeln des linken Unter- armes seitlich am Körper:

Verlangsamen des Verkehrs
von links.



Anwinkeln des rechten Unter- armes seitlich am Körper:

Verlangsamen des
Verkehrs von rechts.

6.7 Zeichengebung beim Manövrieren mit Armeemotorfahrzeugen

6.7.1 Vorwärts- und Rückwärtsfahren

- 84 (Blickkontakt zwischen Motorfahrzeugführer und Hilfsperson)



Einmalige Bewegung der Unterarme (Handfläche nach oben) von der Waagrechten bis über die Schultern:
In angezeigter Richtung fahren.



Einmalige Bewegung der Unterarme (Handfläche gegen Fahrzeug) aus gesenkter Haltung bis höchstens in die Waagrechte:
In angezeigter Richtung fahren.

6.7.2 Richtungsänderung

85



Seitliches Ausstrecken des linken Armes:

Lenkrad so lange nach
rechts drehen bzw. rechten
Radiuslenkhebel ziehen, bis
Arm gesenkt wird.



Seitliches Ausstrecken des rechten Armes:

Lenkrad so lange nach
links drehen bzw. linken
Radiuslenkhebel ziehen,
bis Arm gesenkt wird.

6.7.3 Anhalten

86

**Seitliches Ausstrecken der Hände:**

Angabe der Distanz durch langsames Zusammenführen der Hände. Anstelle der horizontalen Zusammenführung der Hände, können die Hände auch von oben nach unten zusammengeführt werden.

**Geschlossene Hände:**

Halt.



6.8 Zusätzliche Zeichen für das Manövrieren mit Raupenfahrzeugen

6.8.1 Vorbereitungszeichen für das Wenden mit Ortslenkung

87



Abwinkeln des linken Unterarmes vor der Brust (Faust):

Vorbereitungszeichen für Ortslenkung rechts.

Die Ortslenkung wird immer auf der Seite des abgewinkelten Armes durchgeführt.



Abwinkeln des rechten Unterarmes vor der Brust (Faust):

Vorbereitungszeichen für Ortslenkung links.

Die Ortslenkung wird immer auf der Seite des abgewinkelten Armes durchgeführt.

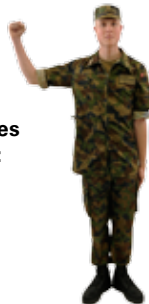
6.8.2 Wenden mit Ortslenkung

88



Seitliches Ausstrecken des linken Armes mit Faust:

Ortslenkung rechts.
Ortslenkhebel betätigen
bis Arm gesenkt wird.



Seitliches Ausstrecken des rechten Armes mit Faust:

Ortslenkung links.
Ortslenkhebel betätigen
bis Arm gesenkt wird.

7 Fahrtechnik

7.1 Allgemeine Technik

- 89 ¹Dem Besitzer einer militärischen Fahrberechtigung ist es gestattet, Motorfahrzeugtypen der eingetragenen Motorfahrzeugkategorien zu führen (siehe Anhang 8). Für viele bedeutet dies jedoch das Führen von Motorfahrzeugen, mit welchen sie während längerer Zeit nicht mehr gefahren sind. Wer einmal eine Grundausbildung abgeschlossen hat oder über eine gute Fahrpraxis verfügt, wird jedoch in der Lage sein, sich wieder an ein nur wenig bekanntes Motorfahrzeug zu gewöhnen. Zu diesem Zweck findet zu Beginn jeder Dienstleistung das Repetitorium VT statt. Diese Angewöhnung gewährleistet noch keinesfalls die einwandfreie Beherrschung des Motorfahrzeuges. Hierzu benötigt der Motorfahrzeugführer eine genügend lange Fahrpraxis. Es ist deshalb Ihre Pflicht als Motorfahrzeugführer, mit Zurückhaltung und Vorsicht zu fahren.

Wer im Militärdienst einen Motorfahrzeugtyp führt, den er gemäss Ausweiskategorie zwar fahren darf, aber noch nicht kennt, muss in jedem Fall eine Einführung absolvieren.

- 90 Mit vorausschauendem und frühzeitigem Erfassen des Verkehrsgeschehens gewinnen Sie Zeit, um Ihre Fahrweise den Gegebenheiten anzupassen und allfällige Gefahren zu verringern. Der Grundsatz, mit Vor(aus)sicht zu fahren, ist vor allem beim Führen wenig vertrauter Motorfahrzeuge die beste Hilfe. Denken Sie an den Grundsatz:

«Verbotenes nie. Gebotenes immer. Aber auch Erlaubtes manchmal nicht».

- 91 Die wichtigsten Fahrregeln für sicheres Fahren:

- Abstand halten;
- Abstand schaffen;

- überlegt manövrieren;
- deutlich fahren;
- Fehlverhalten anderer tolerieren;
- rücksichtsvoll fahren;
- klar erkennbar sein;
- mit Überraschungen rechnen;
- Grenzen erkennen;
- Reserven schaffen.

7.1.1 Anhalten und Sichern

92 ¹Wer anhalten will, hat auf den übrigen Verkehr, insbesondere auf nachfolgende Motorfahrzeuge Rücksicht zu nehmen.

²Motorfahrzeuge dürfen nicht angehalten werden, wo sie den Verkehr behindern oder gefährden könnten.

³In Steigungen und Gefällen sind schwere Motorfahrzeuge und deren Anhänger mit Unterlegkeilen zu sichern.

⁴Bei extremen Strassenverhältnissen können Motorfahrzeuge zusätzlich durch Radeinschlag gesichert werden. Er ist nur dort sinnvoll, wo ein Vorderrad unmittelbar bis an ein wirksames Hindernis abgedreht werden kann.



7.2 Fahren mit Allradantrieb (ohne Geländeuntersetzung)

- 93 ¹Der Motorfahrzeugführer muss dauernd den Zustand der Fahrbahnoberfläche beurteilen und, falls erforderlich, den Allradantrieb ein- bzw. ausschalten. Dies gilt besonders auf unbefestigten Strassen sowie bei Schnee- und Eisglätte. Durch den zugeschalteten Allradantrieb geht die Richtungsstabilität des Motorfahrzeugs weniger rasch verloren. Viele Militärmotorfahrzeuge verfügen über einen permanenten Allradantrieb, so dass ein manuelles Ein- und Ausschalten nicht notwendig ist.

²In der Betriebsanleitung finden Sie praxisorientierte und fahrzeugspezifische Hinweise die zu einer sicheren Fahrt führen.

³Wählen Sie auch im Gelände eine den Verhältnissen (Steigung, Gelände, Bodenbeschaffenheit usw.) angepasste Schaltstufe.

⁴Bei eingeschalteten Differenzialsperren verändern sich die Spur- und Fahreigenschaften (Wendekreis, Lenkungswiderstand, usw.)

7.3 Fahren auf Schnee und Eis

- 94 Das Anpassen der Geschwindigkeit an die Strassenverhältnisse ist bei Schnee und Eis die schwierigste, jedoch wichtigste Pflicht des Motorfahrzeugführers. Dem Umstand, dass die Bremswirkung durch Haftungsverlust fast völlig ausfallen kann, ist durch eine weit vorausschauende Fahrweise dauernd Rechnung zu tragen. Es ist besonders «weich» und mit viel Gefühl zu fahren. Sanftes Beschleunigen, rechtzeitiges Einschalten des Allradantriebs sowie die Wahl eines möglichst «hohen» Ganges helfen, das Durchdrehen der Räder zu verhindern.

- 95 Die Hilfsausrüstung ist in Griffnähe bereitzuhalten. Sand, Splitt und Salz können an schwierigen Stellen gute Dienste leisten.

Bei schwierigen winterlichen Verhältnissen sind allenfalls zusätzliche Schneeketten zu fassen.

Schneeketten – siehe auch Ziffer 20/21.

- 96 Bei Motorfahrzeugen ohne Antiblockiersystem (ABS) den Bremsdruck lockern, sobald die Räder blockieren. Bei Motorfahrzeugen mit ABS sind die physikalischen Grenzen genau so vorhanden wie bei Motorfahrzeugen ohne ABS.

Der Vorteil beim ABS liegt darin, dass das Motorfahrzeug bei einer Vollbremsung, in der Regel (physikalische Grenzen), lenkbar bleibt.

Beim Bremsen mit ABS wird ein Eingraben (z. B. bei Schnee) der Räder verhindert. Dieser Effekt kann zu erheblichen Bremswegverlängerungen führen. Das gilt insbesondere dann, wenn das Motorfahrzeug einen ungebremsen oder auflaufgebremsten Anhänger hinter sich führt.

7.4 Fahren im Gelände

- 97 ¹Die Grundregel heisst:

Hindernisse erkennen und umfahren.

²Als erstes ist das zu befahrende Gelände möglichst zu Fuss gründlich zu erkunden und zu beurteilen. Gräben, Löcher, Bodenwellen, Sumpf, Morast und Wassertümpel können zu gefährlichen Fallen werden, besonders weil sie öfters von Gras oder Sträuchern verdeckt sind.

³Die geeignete Fahrspur wird unter Umfahrung möglichst aller Hindernisse festgelegt. Sie wird mit geeigneten Hilfsmitteln, z. B. mittels Fanions oder Trassierband, im Gelände markiert.

⁴Normalerweise sollen vor der Einfahrt ins Gelände Allradantrieb, Geländegang und wenn nötig Differentialsperre eingeschaltet werden. Unter Umständen sind auch Ketten erforderlich. Auf nassem Boden oder im Sumpf sind sie das beste Hilfsmittel; sie lassen sich jedoch auf trockenem Boden und bei sauberen Rädern besser montieren, als wenn das Motorfahrzeug in sumpfigem Gelände steckengeblieben ist.

Sicherheitshinweis: nie das Lenkrad mit den Daumen umschließen, da unebenes Gelände schwere Rückstöße am Lenkrad verursachen und so zu Prellungen oder gar Knochenbrüchen an der Hand führen kann.

⁵Wenn das Motorfahrzeug steckenbleibt:

- in der gleichen Spur wieder rückwärts hinausfahren;
- entfernen Sie wenn möglich alle Hindernisse;
- wenn sich das Motorfahrzeug nicht mehr fortbewegt, lassen Sie die Räder nicht durchdrehen, die Räder könnten sich eingraben oder das Motorfahrzeug kann seitlich wegrutschen;
- wenn der Boden sehr weich ist, vermindern Sie den Reifendruck. Dieser ist aber anschliessend sofort wieder richtigzustellen;
- mit Klumpen behaftete Reifenlaufflächen sollten von diesen befreit werden;
- Holz, Sackleinen, Bretter oder ähnliche mattenartige Materialien können, vor die Reifen gelegt, dazu beitragen, den Reifen bessere Haftung/Griff zu geben.

⁶Zur Schonung des Motorfahrzeuges ist aufgrund der Vielfalt an Fahrzeugtypen, Getriebearten und besonderen Eigenschaften, die Betriebsanleitung zwingend zu beachten. Es ist langsam und sorgfältig zu fahren, da durch die Unebenhei-

ten grosse zusätzliche Belastungen für das gesamte Fahrgestell und den Antriebsstrang entstehen. Es soll möglichst mit konstanter, aber nicht zu hoher Drehzahl gefahren werden. Die zuvor eingeschaltete Geländeuntersetzung ermöglicht langsame Fahrt im optimalen Drehzahlbereich.

⁷Hänge sind möglichst in der Falllinie zu befahren. Der Schwerpunkt von Geländemotorfahrzeugen liegt sehr hoch, was das Risiko des Umkippens erhöht. Dies gilt auch für schlecht verteilte oder ungesicherte Ladungen. Beachten Sie auch, dass beladene Motorfahrzeuge einen höheren Schwerpunkt haben.

Besondere Vorsicht ist auch bei flüssigem Ladegut in Tankfahrzeugen/Tankcontainern (BBC), Baustellentanks und Kleinbetankungssystemen der Luftwaffe geboten.



⁸Aus Sicherheitsgründen sind im Gefälle Manipulationen wie Schalten, Auskuppeln und Bremsen möglichst zu unterlassen. Das Abrutschen in Fahrtrichtung kann durch Gasgeben insofern verringert werden, dass rutschenden Rädern wieder Haftung zukommt und das Fz wieder teilweise kontrollierbar wird.

⁹Vor dem Befahren einer Steigung ist derjenige Gang zu wählen, mit dem auch das steilste Teilstück ohne anzuhalten befahren werden kann.

Wenn das Hangaufwärtsfahren nicht gelingt

¹⁰Handgeschaltete Getriebe:

- Feststellen des Motorfahrzeuges mit der Fussbremse, der Motor wird dadurch «abgewürgt»; Feststellbremse anziehen;
- legen Sie den Rückwärtsgang ein (niedriges Übersetzungsverhältnis);
- halten Sie Ihre Füße von Kupplung und Gaspedal fern, lösen Sie vorsichtig die Feststellbremse und anschliessend auch die Fussbremse;
- betätigen Sie den Anlasser;
- lassen Sie Ihr Motorfahrzeug ohne Betätigung von Bremse, Kupplung oder Gaspedal den Hang hinunterrollen;
- beobachten Sie den Verlauf der Fahrt in den Aussenrückspiegeln.

¹¹Bei automatischen Getrieben:

- Feststellen des Motorfahrzeuges mit der Fussbremse;
- Automatik-Wählhebel auf «R»;
- Fussbremse lösen;
- lassen Sie Ihr Motorfahrzeug ohne Betätigung des Gaspedals den Hang hinunterrollen, setzen Sie dabei die Fussbremse dosiert ein;
- beobachten Sie den Verlauf der Fahrt in den Aussenrückspiegeln.

¹²Nach erfolgter Geländefahrt haben Sie Ihr Motorfahrzeug so zu reinigen, dass keine Verschmutzung der Strasse erfolgt. Ist dies nicht möglich, muss die Strasse anschliessend gereinigt werden.

¹³Die Differentialsperre muss nach Erreichen der Strasse unbedingt ausgeschaltet werden. Geländegang und Allradantrieb nach Bedarf.

¹⁴Wartungsarbeiten nach Einsatz im Gelände richten sich nach Ziffer 12 und 97¹². Auf das Durchqueren von Gewässern (Waten) ist nach Möglichkeit zu verzichten.

7.5 Fahren mit Anhängern und Geschützen

98 ¹Das Mitführen von Anhängern ist nur an bestimmten Zugfahrzeugen erlaubt. Kontrollieren Sie vor dem Ankuppeln den Fahrzeugausweis und beachten Sie allfällige Auflagen. Militäranhänger sind mit einem speziellen Kästchen für den jeweiligen Fahrzeugausweis und Zusatzdokumente ausgerüstet. **Das Mitführen von mehr als einem Anhänger ist nur mit Bewilligung des SVSAA gestattet** (VMSV Art 52¹).

²Anhänger, die mit einer elektrischen Beleuchtung oder durchgehenden Bremsen (EU oder CH Bremse) ausgerüstet sind, dürfen nur an Zugfahrzeugen mitgeführt werden, die ebenfalls über die entsprechenden Vorrichtungen verfügen. Die Anhänger sind gleichzeitig mit dem Zugfahrzeug zu beleuchten. Auf verschiedene Anschlüsse achten.

³An folgenden Militärmotorfahrzeugen dürfen keine Anhänger mitgeführt werden:

- Motorräder;
- Kranwagen «Gottwald»;
- Raupenfahrzeuge;
- Raupentransportwagen;
- gepanzerte Radfahrzeuge.

⁴Für Personentransporte auf Anhängern siehe Ziffer 105.

⁵Ihre Verantwortung als Motorfahrzeugführer erstreckt sich auch auf den Anhänger. Die Betriebssicherheit des Anhängers (Bereifung, Einstellung der Deichsel, Bremsanlage, Beleuchtung usw.) sowie dessen Ladung (Zustand und Befestigung) sind vor der Fahrt zu überprüfen.

⁶Achtung – Der Schwerpunkt beim Anhänger ist zu beachten. Er kann höher als derjenige des Zugfahrzeuges sein. Diese Situation ist für den Fahrer nur schwer zu erkennen.

⁷Vorhandene Abreissleinen bei den Anhängern mit Auflaufbremse müssen am Zugfahrzeug an den dafür vorgesehenen Ösen eingehängt werden.

99 ¹Je nach Anhängertyp und Bremssystem sind während der Fahrt folgende Besonderheiten zu beachten:

- Länge des Anhängerzuges;
- Nachlauf des Anhängers (Abweichungen von der Spur des Zugfahrzeuges);
- grosse Einschränkungen in den Manövriermöglichkeiten;
- reduzierte Geschwindigkeiten;
- reduziertes Beschleunigungsvermögen;
- mögliche Veränderung der Anhaltestrecke bei Anhängern mit durchgehender Bremse;
- Verlängerung der Anhaltestrecke bei Anhängern ohne durchgehende Bremse;
- höhere Betriebsgewichte;
- Einschränkungen in der Benützung des Strassennetzes (Verbot für Anhänger, Gewichte);
- erhöhte Massenkraft im Gefälle.

²Beim Anhängerbetrieb kann der Allradantrieb des Zugfahrzeuges eine wesentliche Verbesserung der Traktion bewirken. Bei nasser und glitschiger Fahrbahn bzw. Steigungen, kann daher der zuschaltbare Allradantrieb eingeschaltet werden (**Achtung** – keine Sperren und starren Allradantriebe auf trockener Strasse verwenden).

³Beim Manövrieren mit Anhängern muss (falls vorhanden) eine Drittperson eingesetzt werden. Ist dies nicht möglich, muss das Bewegungsfeld der Fahrzeugkombination überblickt werden. Es besteht die Möglichkeit, den Anhänger Vorkopf anzukuppeln. An Anhängern mit Auflaufbremse ist beim Rückwärtsfahren die Auflaufbremse durch Einlegen der Rückfahrsperrre auszuschalten. Beim Vorwärtsfahren ist diese entsprechend wieder zu entriegeln (Dokumentation 61.205 dfi – **Anhänger 87**/Ziffer 2.3).

ACHTUNG – Anhänger dürfen grundsätzlich nicht von Hand bewegt werden. Ausnahmen sind in den Dokumentationen der entsprechenden Anhänger zu finden.

⁴Bei Anhängern, die weniger breit als das Zugfahrzeug sind, ist besondere Vorsicht geboten. Beim Manövrieren wird zudem der Winkel zwischen Zugfahrzeug und Anhänger falsch eingeschätzt. Wenn Sie nicht sicher sind, halten Sie an, steigen aus dem Motorfahrzeug aus und beurteilen die Situation zwischen dem Zugfahrzeug und dem Anhänger.

7.6 Ökonomisches Fahren mit Motorfahrzeugen

- 100 Nebst rationeller Organisation der Transporte beeinflussen verschiedene andere Faktoren, wie Witterung, Topografie, Strassenbeschaffenheit, Bau und Ausrüstung der Motorfahrzeuge, den Betriebstoffverbrauch. Der wichtigste Faktor aber ist der Fahrer. Sie als Motorfahrzeugführer können den Betriebstoffverbrauch und die Umweltbelastung mit einer

entsprechenden Fahrweise stark reduzieren. Dazu gehören vor allem:

- im grösstmöglichen Gang fahren;
- Vollgas möglichst vermeiden (Beschleunigung max. $\frac{3}{4}$);
- vorausschauend und gleichmässig fahren;
- auch bei kurzen Halten den Motor abstellen;
- kein Gas geben beim Motor starten;
- regelmässige Kontrolle des Reifendrucks (auch bei Anhängern);
- vermeiden von unnötigen Lasten/Ladungen;
- kontrollieren Sie, dass die Blachen geschlossen sind.

Durch die konsequente Anwendung dieser Punkte leisten auch Sie einen Beitrag zum Schutz der Umwelt und helfen Kosten einsparen. Sparsamer Umgang mit Betriebsstoffen erlaubt es, auch bei kritischer Versorgungslage mit einem Minimum an Betriebsstoffen ein Maximum an Transportleistung zu erbringen.

8 Transporte

8.1 Personentransporte

Für den Personentransport auf Militärfahrzeugen gelten folgende Grundsätze:

101 ¹Auf der Ladebrücke von Militärfahrzeugen dürfen Personen nur mitgeführt werden, wenn sie durch genügend hohe Seitenwände geschützt sind. Stehen und hinauslehnen sowie sitzen auf Seiten- und Rückwänden sind verboten. Die auf der Ladebrücke mitfahrenden Personen sitzen ab Kabinenstirnwand in Viererkolonnen. Es ist für genügend Lüftung zu sorgen.

²Der Personentransport auf Ladebrücken von Militärfahrzeugen mit Hebebühnen oder Wechselabrollaufbauten **ist verboten** (VSMV Art. 50²).

³Personentransporte mit geschlossenen, nicht durchlüfteten Blachenaufbauten sind auf Lastwagen verboten.

⁴Wenn Sitzbänke fehlen, sind Gepäck und Material so zu verladen, dass sie der Truppe als Sitzgelegenheiten dienen. Die aufgesessenen Personen halten das Sturmgewehr zwischen den Knien (Stgw Lauf gegen unten). Sie dürfen nicht durch mitgeführte Gegenstände gefährdet werden.



102 ¹Um Vergiftungen durch Abgase zu verhindern, muss für eine gute Durchlüftung des Laderaumes gesorgt werden:

- Künstliche Belüftung durch Heizungs-/Lüftungsventilator bei geschlossenen Blachenverdecken;
- Öffnen der Fenster/Blache zwischen Fahrerkabine und Laderaum (Durchlüftung künstlich (Ventilator) oder natürlich (Fenster Fahrer/Beifahrer);
- Blachen hochrollen (verkehrabgewandte Seite und hinten);
- **Abgase sind gesundheitsschädlich!** Nehmen Sie deshalb bei der Routenwahl Rücksicht auf die Truppe/Besatzung (lange Tunnels möglichst vermeiden).



²Das Fahren ohne Blachen ist gestattet, es ist jedoch die Ziffer 101¹ zu beachten.

103 ¹Für jedes Militärmotorfahrzeug ist ein **Wagenchef** (Beifahrer) zu bezeichnen. Die Aufgaben sind:

- Angehöriger der Armee, der als Beifahrer verantwortlich ist für das Einhalten der befohlenen Marschstrasse und das Erreichen des Ziels – auch bei Ausfall des Motorfahrzeuges;
- die Zeichengebung beim Manövrieren des Motorfahrzeuges zu übernehmen;
- den Luftspähdienst sicherzustellen, beim Anhalten des Motorfahrzeuges für die Freihaltung der Strasse zu sorgen;

- bei unvorhergesehenen Halten und Ereignissen die Wagenchefs nachfolgender Motorfahrzeuge zu informieren;
- bei Feindeinwirkung oder dem Ausfall des Fahrzeugs die erforderlichen Massnahmen zu treffen.

Für das ordnungsgemässe Verhalten der mitgeführten Truppe, ist der Wagenchef oder eine durch ihn bestimmte Person, verantwortlich. Für die Durchsetzung kann angehalten werden.

²In und auf den Militärmotorfahrzeugen herrscht Rauchverbot. Für die Umsetzung ist der Wagenchef verantwortlich (Dokumentation Suchtmittel 51.029 dfi Art. 3.4).

³Das Essen und Trinken ist auf Militärmotorfahrzeugen gestattet. Der Wagenchef regelt die Details. Für die Führer der Militärmotorfahrzeuge gilt die Ziffer 52 dieser Dokumentation.

104 ¹Beim Verlad wird die Truppe in Zweierkolonne abseits der Fahrbahn besammelt.

Die vordersten zwei Personen legen Waffe und Gepäck ab, steigen auf die Fahrzeugbrücke und ziehen die nachfolgenden Kameraden hoch. Der Motorfahrzeugführer und der Beifahrer schliessen nach dem Personenverlad die Rückwand.



²Beim Auslad der Truppe öffnen der Motorfahrzeugführer und dessen Beifahrer die Ladebrücke. Einer von ihnen nimmt hinter dem Motorfahrzeug in der Mitte Aufstellung. Die Folgenden verlassen je zu zweit die Ladebrücke und stützen sich dabei auf den Schultern der Hilfsperson ab.



³Für das Öffnen und sichere Schliessen der Rückwand der Ladebrücke ist der Motorfahrzeugführer verantwortlich.

105 Personentransporte auf Anhängern sind nicht gestattet.

Ausnahmen:

- auf und in Anhängern darf das Personal zum Truppenleitungsbau (siehe Ziffer 58) mitgeführt werden. Die Bedienung von speziellen Übermittlungsgeräten und dergleichen ist zulässig.

8.2 Sachentransporte/Richtig Laden

106 Grundregel (SVG, Art. 30²)

Fahrzeuge dürfen nicht überladen werden. Die Ladung ist so anzubringen, dass sie niemanden gefährdet oder belästigt und nicht herunterfallen kann. Überhängende Ladungen sind bei Tag und Nacht auffällig zu kennzeichnen.

Beachte –

- Sicherheit für alle – Vermeidung von Schäden – ihre Verantwortung;
- jede Ladung ist zu sichern. Ihr Gewicht bestimmt die notwendigen Sicherungskräfte;
- rutschende Ladung = Energie;
- Wahl des Motorfahrzeuges/Transportmittel;
- Ladungsschwerpunkt;
- Lastverteilung.

¹Massgebend ist das Gewicht des Ladegutes. Material mit kleinem Volumen kann ein hohes Gewicht aufweisen. Zum Beispiel nehmen 5 Tonnen Munition den Laderaum eines Lastwagens nur teilweise in Anspruch. Trotzdem darf nicht mehr als die zulässige Nutzlast geladen werden. Angaben bezüglich Nutz- und Anhängelast gemäss Fahrzeugausweis sind verbindlich. Die Verantwortung hierfür liegt ausschliesslich beim Motorfahrzeugführer.

²Bei der Verteilung der Güter auf der Ladebrücke ist darauf zu achten, dass die schweren Güter unten, die leichten oben verladen werden. Durch eine gleichmässige Gewichtsverteilung (Achslasten bzw. des Lastverteilungsplanes) wird erreicht, dass sich die Fahreigenschaften der Motorfahrzeuge nur wenig verändern.

³Die Ladung muss so verladen und gesichert werden, dass sie niemanden gefährdet, nicht umstürzt, verrutscht oder hinunterfällt. Sie darf das Motorfahrzeug seitlich nicht überragen. Unteilbare Güter dürfen bis zu je 15 cm seitlich vorstehen, ohne dass eine Sonderbewilligung benötigt wird (siehe Ziffer 57). Dies gilt auch für Ladungen, die nach vorne höchstens 3 m, gemessen von der Mitte der Lenkvorrichtung, oder nach hinten höchstens 5 m, gemessen ab Mitte der Hinterachse oder ab dem Drehpunkt der Hinterachsen, hinausragen. Gegenstände, die hinten mehr als 1 m über den Fahrzeugaufbau hinausragen, sind mit einem Signalkörper (Pyramide usw.) zu kennzeichnen, der eine Projektionsfläche von rund 1000 cm² in der Längsachse des Motorfahrzeugs aufweist und mit 10 cm breiten rot-weissen Streifen sowie mit Rückstrahlern oder Reflexmaterial versehen ist. Nachts und wenn die Witterung es erfordert, sind die Zeichen zu beleuchten oder Markierlichter anzubringen.

⁴Müssen bei Gütertransporten auf demselben Motorfahrzeug noch Verladedetachemente transportiert werden, ist das Ladegut besonders zu sichern (allfällig benötigte Hilfsmittel sind bei der Verladestelle zu verlangen). Personen haben, in Fahrtrichtung gesehen, immer hinter dem Ladegut Platz zu nehmen.

⁵Grundlage für den Transport gefährlicher Güter ist die Dokumentation 61.009.01 d/f/i – **Gefahrguttransport**.

9 Taktisches Verhalten

9.1 Während der Fahrt

107 ¹Grundsätzlich wird in Einzelfahrt verschoben. Diese Verschiebungsart ermöglicht in ordentlichen Lagen das verzugslose Einfügen in den übrigen Verkehrsablauf; der zivile Verkehr wird nur minimal behindert.

²Verbandsfahrten sind dort angebracht, wo es die taktische Lage erfordert oder ein gleichzeitiges Eintreffen einer kompakten Formation am neuen Bestimmungsort für den weiteren Einsatzverlauf von Bedeutung ist.

³Während des Marsches sollen Fahrzeugkolonnen eine flexible Länge haben, welche sich dauernd den Strassenverhältnissen und damit der Fahrgeschwindigkeit anpasst. Fahrzeugabstände sollen sich bei Geschwindigkeitsveränderungen im gleichen Verhältnis (d. h. proportional) auch ändern. Das Anpassen ihrer Fahrgeschwindigkeit an nachfolgende Motorfahrzeuge, mit dem Zweck eine Kolonne nicht auseinanderreißen zu lassen, ist unzulässig (Ausnahme Raupenfahrzeuge).

⁴Beim Hintereinanderfahren müssen Sie einen Minimalabstand von 2 Sekunden zum vorausfahrenden Motorfahrzeug einhalten.

Militärfahrzeuge müssen ausserorts unter sich einen Abstand von wenigstens 50 Metern einhalten (VMSV Art. 67¹).

Der Abstand zwischen den Raupenfahrzeugen muss während der Fahrt wenigstens 50 Meter betragen, ausser bei taktischen Übungen im Gelände (VMSV Art. 57²).

⁵Der zeitliche Fahrzeugabstand kann aus technischen oder taktischen Gründen grösser befohlen werden.

⁶Vor geschlossenen Bahnübergängen und Lichtsignalanlagen wird in der Regel aufgeschlossen, sofern keine anders lautenden Befehle vorliegen.

9.1.1 Kolonnendisziplin

108 ¹Kolonnen in Bewegung überholen einander gegenseitig nicht. Kommandofahrzeuge und Motorräder dürfen eine fahrende Kolonne überholen, wenn die Strassen- und Verkehrsverhältnisse dies erlauben.

²Bei Verkehrsstockungen ist die Fahrbahn nach Möglichkeit freizugeben. Die Motorfahrzeugführer nachfolgender Motorfahrzeuge sind durch Zeichengebung zu frühzeitigem Anhalten zu veranlassen.

109 ¹Halten Sie während der Fahrt wenn nötig nach Ausstell- und Deckungsmöglichkeiten Ausschau, um im Überraschungsfalle entsprechend vorbereitet zu sein.

²Trotzdem darf die Aufmerksamkeit gegenüber den Verkehrs- und Strassenverhältnissen sowie die Überwachung der Armaturen nicht nachlassen.

9.2 Im Halt

9.2.1 Grundregel

110 ¹Die Grundregel heisst: Strasse frei! Für einen Marschhalt werden in der Regel Ausstellräume abseits der Strasse oder erkundete Deckungsmöglichkeiten benützt. Das Licht ist sofort auszuschalten. Müssen Sie ausnahmsweise auf der Strasse anhalten, so ist der Verkehr zu sichern. Bei Dunkelheit sind am Spitzen- und Schlussmotorfahrzeug die Stand- bzw. Schlusslichter einzuschalten.

²Marschhalte von Fahrzeugverbänden sind auf Haupt- und Nebenstrassen nur zulässig, wenn andere Haltemöglichkeiten

ten fehlen und für eine ausreichende Verkehrsregelung und Signalisation gesorgt wird (VMSV Art. 67²).

³Beim Aufsuchen eines Gefechts- oder Kommandopostens müssen Sie das Motorfahrzeug in angemessenem Abstand davon entfernt abstellen, allenfalls tarnen und den Rest des Weges zu Fuss zurücklegen.

9.2.2 Deckungsbezug

- 111 Beim Deckungsbezug müssen Sie zuerst die Bodenbeschaffenheit beurteilen, genau wie beim Geländefahren (Ziffer 97). Danach haben Sie vorwärts in die Deckung zu fahren, das Licht zu löschen und den Motor sogleich abzustellen. Allfällig transportierte Mannschaft hat vom Motorfahrzeug abzusteigen. Nachdem Sie Ihr Motorfahrzeug in der Deckung so aufgestellt haben (in der Regel rückwärts), dass Sie möglichst rasch nach allen Seiten wieder abfahren können, setzen Sie sich mit dem Vorgesetzten in Verbindung. Hier erhalten Sie neue Aufträge für die Weiterarbeit (z. B. Motorfahrzeuge tarnen).

Der Deckungsbezug ist abhängig von folgenden Faktoren –

- Auftrag/Ziel/Zeit/Ort/Lage;
- Einsatztaktik;
- Truppengattung;
- Fahrzeuge.

9.2.3 Sicherheitsmassnahmen in der Deckung

- 112 In der Deckung müssen die Motorfahrzeuge unter sich einen genügenden Abstand (50 m) aufweisen. Fahrzeugmassierungen sind lohnende Ziele für Fliegerangriffe und Artilleriebeschuss. Eine gute Deckung (z. B. Mauerwerk, Erdwall) schützt die Motorfahrzeuge vor Vernichtung. Für die Sicherung müssen oft auch Sie als Motorfahrzeugführer eingesetzt werden.

9.2.4 Vorbereiteter Deckungsbezug

113 ¹Wenn immer möglich, werden die benötigten Motorfahrzeugdeckungen durch ein Vorausdetachment erkundet und die Motorfahrzeuge der Kolonne in ihre Deckung eingewiesen.

²Dem Sinn und Zweck des Deckungsbezuges entsprechend, soll dieser rasch und direkt aus der Fahrt heraus, d. h. ohne Rückstau der Fahrzeugkolonne, erfolgen.

³Sowohl der Deckungsbezug in einer Ortschaft, wie auch jener in einem Wald, sollen normalerweise nach dem gleichen Prinzip ablaufen:



- a) Der Motorfahrzeugführer an der Spitze der Kolonne fährt mit seinem Motorfahrzeug rasch und entschlossen vorwärts in die durch das Vorausdetachment zugewiesene Deckung (Strasse frei);
- b) das zweite Motorfahrzeug fährt analog dem ersten Motorfahrzeug in die ihm zugewiesene Deckung. In gleicher Weise beziehen alle weiteren Motorfahrzeuge ihre Deckung;

- c) als nächstes werden die Motorfahrzeuge in Abfahrtsrichtung aufgestellt;
- d) danach Verbindungsaufnahme am befohlenen Treffpunkt oder bei Post, Kirche usw. Anschliessend wird gemäss Auftrag weitergearbeitet (z. B. Tarnen).

9.2.5 Unvorbereiteter Deckungsbezug

114 ¹In vielen Fällen müssen Sie jedoch in der Lage sein, eine Motorfahrzeugdeckung selbständig zu erkennen und zu beziehen.

²Beim unvorbereiteten Deckungsbezug muss die erst mögliche Motorfahrzeugdeckung, in Marschrichtung, bezogen werden.

115 ¹Die Gliederung der Kolonne ist jetzt umgekehrt, das Spitzenfahrzeug befindet sich am Schluss der Kolonne. Wird in die gleiche Richtung weitergefahren, fährt das bisherige Spitzenfahrzeug an den sich noch in Deckung befindlichen übrigen Motorfahrzeugen der Kolonne vorbei und setzt sich wieder an die Spitze. In gleicher Weise schliessen alle Motorfahrzeuge in der bisherigen Reihenfolge an, so dass sich die Kolonne wieder in der ursprünglichen Gliederung befindet.



9.2.6 Schäden

- 116 Sie haben alles vorzukehren, um Land- oder Sachschäden beim Deckungsbezug und beim Tarnen zu vermeiden. Kommt es trotzdem zu Schäden, sind sie soweit möglich zu beheben oder auszubessern. Sie haben dem Vorgesetzten den Vorfall unverzüglich zu melden. Sind Sie allein, müssen Sie den Geschädigten direkt mit Angabe Ihres Namens und Ihrer Einteilung informieren. Der Vorgesetzte ist nachträglich zu orientieren.

9.3 Tarnen

9.3.1 Bedeutung der Tarnung

- 117 ¹Beim Tarnen geht es darum, sich der Umgebung anzupassen und dadurch nicht aufzufallen. Tarnung erschwert gegnerische Aufklärung, schützt vor dessen Einwirkung und erhöht daher die überraschende Wirkung eigener Massnahmen.

²Die Tarnung soll die Aufklärung durch Motorfahrzeuge, Drohnen, Aufklärungspatrouillen usw. bei Tag und Nacht erschweren. Der Einsatz moderner Aufklärungsgeräte erfordert vermehrte Anstrengungen gegenüber Infrarot-, Wärmebild- und Radarüberwachung.

³Eine vollständige, kombinierte Tarnung gegen alle Aufklärungsmittel ist nur in wenigen Fällen möglich. Die Tarnung soll weder die eigene Sicht, noch den Waffeneinsatz oder die Beweglichkeit beeinträchtigen oder gar verhindern.

⁴Tarndisziplin ist unerlässlich. Das Überprüfen und Vervollständigen der Tarnung ist für jedermann auf jeder Stufe eine Daueraufgabe.

9.3.2 Tarntechnik, Allgemeines

118 ¹Bevor getarnt wird, entscheidet der Vorgesetzte, je nach Lage, ob die Grobtarnung genügt oder die Feintarnung vorzunehmen ist.

²Die unveränderte Natur ist in ihren Formen und Umrissen unregelmässig. Von Menschenhand geschaffene Formen fallen auf.

³In Ortschaften aber ist die Tarnung der künstlich geschaffenen Umgebung anzupassen (Häuserfronten, Dächer, Kanten usw.).

⁴Bei Nacht ist grundsätzlich gleich zu tarnen wie am Tag. Die modernen Aufklärungssysteme gestatten es, auch bei vollständiger Dunkelheit Bilder zu erzeugen, die Tagesaufnahmen ähnlich sind.

⁵Um die Aufklärung zu erschweren, kennen wir verschiedene Tarnarten:

- Spurentarnung;
- Geräuschtarnung;
- Wärmebildtarnung;
- Tarnen gegen visuelle Beobachtung.

9.3.3 Tarnen gegen visuelle Beobachtung

119 ¹Gute Geländewahl bietet die beste Tarnung. Geschickt ausgenützter Hintergrund löst Silhouetten, Formen und Umrisse auf. Sonnenstand und Richtung des einfallenden Lichtes beeinflussen die eigenen und feindlichen Beobachtungsmöglichkeiten.

²Schlagschatten von Motorfahrzeugen, Geräten und Menschen dagegen sind verräterisch. Bei der Wahl der Standorte sollen die natürlichen und künstlichen Geländebilder berücksichtigt werden. Heller Unter- oder Hintergrund hebt

den Schlagschatten hervor, dunkler Unter- oder Hintergrund nimmt ihn weitgehend auf.

³Wenn der Schatten nicht zu verhindern ist, muss er so verändert werden, dass der Umriss nicht mehr die typischen Erkennungsmerkmale des Objektes aufweist.

⁴Glas und andere glatte Flächen erzeugen (bei Sonnenlicht und Infrarot) – sogar unter dem Tarnnetz – einen Glanz, der oft kilometerweit erkennbar ist und dem Beobachter wie ein Lichtsignal auffällt.

⁵Alle blanken oder polierten Teile der Motorfahrzeuge, Waffen und Geräte sind zuerst abzudecken. Beschaffen Sie sich selbst für Ihr Fahrzeug rechtzeitig die nötigen Hilfsmittel (Zelteinheiten, dunkles Papier, Tücher usw.). Verwenden Sie jedoch nie persönliches Korpsmaterial (z. B. Regenschutz), dieses benötigen Sie für Ihren Einsatz.

⁶Laubwerk und Gräser aus der unmittelbaren Umgebung sind die einfachsten Tarnhilfen; sie nützen aber auch nur während einer kurzen Zeitspanne (bis zum Verwelken) im visuellen Bereich.

⁷Jedes Gelände hat seinen eigenen Farbton, der aus zahlreichen Farben zusammengesetzt ist. Wenn die Farbenverhältnisse konstant bleiben, z. B. bei genügender Schneedecke, in Sand oder Fels, kann die farbliche Neuanpassung von Tarnhilfen an die Umgebung längere Zeit unterlassen werden. Oft aber müssen die natürlichen oder künstlichen Tarnmittel laufend den Farbveränderungen angepasst werden.

9.3.4 Tarnkontrolle

- 120 Prüfen Sie selbst, ob das von Ihnen getarnte Motorfahrzeug von allen Seiten aus ca. 50 m Distanz mit zugekniffenen Augen noch erkennbar ist.

9.3.5 Montage der Tarnnetze

- 121 ¹Bei Blachenfahrzeugen kann das Tarnnetz gerollt, stirnseitig oder auf dem Blachenbogen befestigt und die Enden in das Wageninnere gezogen oder am dafür vorgesehenen Platz montiert werden. Die Tarnnetze können auch im Wageninneren (nicht in der Führerkabine) bzw. auf der Ladebrücke untergebracht werden. Diese Art ist ökonomisch sinnvoller.

²In jedem Fall sind die Tarnnetze verkehrssicher zu befestigen, und es ist darauf zu achten, dass das seitliche Profil des Fahrzeuges nicht überschritten wird.

9.3.6 Verlassen einer Deckung

- 122 Zum Tarnen gehört auch, dass eine benützte Deckung wie vorgefunden verlassen wird. Verwendete Materialien sind aufzuräumen, allenfalls zurückzugeben. Landschäden sind soweit möglich mit eigenen Mitteln zu beheben oder den entsprechenden Stellen zu melden (Schadenzentrum VBS/ Hotline 0800 11 33 44).

10 Unfälle

10.1 Unfallverhütung

123 ¹Mit der Unfallverhütung in der Armee befasst sich die Militärische Unfall- und Schadenprävention (MUSP). Diese führt Unfallverhütungs- und kurzfristige Einzelaktionen durch, über die Sie durch das Kader und den Truppenkommandanten informiert werden. Zudem wirkt im selben Sinne die Militärpolizei mittels Vorträgen, Instruktionen und Kontrollen aktiv mit.

²Beachten Sie diese Massnahmen und Empfehlungen genau, denn sie sind die Folge jahrelanger Erfahrungen und helfen Ihnen auch in der zivilen Fahrpraxis.

³Diese Massnahmen allein genügen aber nicht. Sie haben alles daran zu setzen, Unfälle zu vermeiden und Personen und Material sicher ans Ziel zu bringen. Gründliche Kenntnis der Verkehrsvorschriften ist eine der Voraussetzungen für unfallfreies Fahren.

124 Während der Fahrt gilt es, folgendes zu beachten:

¹Als Motorfahrzeugführer müssen Sie fahrfähig sein (siehe Ziffer 38).

²Einige Militärmotorfahrzeuge sind verhältnismässig langsam und schwerfällig, was zu Behinderungen des zivilen Strassenverkehrs führen kann. Anderen Verkehrsteilnehmern ist deshalb das Überholen durch Einhalten der Abstände, Rechtsfahren und rechtzeitiges Benützen von Ausstellplätzen zu erleichtern.

³Die meisten Militärmotorfahrzeuge sind Geländefahrzeuge und deshalb anders gebaut als normale Strassenfahrzeuge. Wegen des hohen Schwerpunktes schleudern sie bei Kurvenfahrten früher und neigen zum Kippen, wenn sie seitlich gegen ein Hindernis fahren. Die Fahrgeschwindigkeit ist des-

halb nicht nur den Strassen-, Verkehrs- und Witterungsverhältnissen, sondern speziell auch den Besonderheiten der Motorfahrzeuge (inkl. Anhänger) und der Ladung anzupassen.

⁴Um Unklarheiten und damit Unsicherheiten im Strassenverkehr möglichst auszuschalten, ist durch frühzeitige und korrekte Zeichengebung sowie richtige Wahl der Fahrspur den übrigen Verkehrsteilnehmern die eigene Absicht mitzuteilen. Ebenso gilt es, die Informationen der anderen aufzunehmen und auszuwerten.

⁵Wer sich durch die Entwicklung einer Verkehrssituation überraschen lässt, kommt mit seinen Massnahmen meistens zu spät; deshalb ist vorausschauendes Fahren unerlässlich. So können mögliche Gefahren rechtzeitig erkannt und dadurch Unfälle vermieden werden.

⁶Defekte Schluss- oder Bremslichter sowie Richtungsblinker können die Ursache von Verkehrsunfällen sein. Deshalb kommt der Kontrolle der elektrischen Anlage besondere Bedeutung zu.

⁷Die häufigsten Unfälle sind Manövrierunfälle. Um solche Unfälle zu vermeiden, muss das mögliche Bewegungsfeld der Fahrzeugkombination überblickt oder durch eine Hilfsperson überwacht werden. Diese muss den Raum hinter dem Motorfahrzeug überblicken können und Sichtkontakt mit Ihnen haben. Setzen Sie eine anwesende Hilfsperson nicht ein, müssen Sie in einem Schadenfall mit einer Kostenbeteiligung rechnen. Vor dem Rückwärtsfahren ist durch einen Kontrollgang um das Motorfahrzeug dafür zu sorgen, dass sich weder Personen noch Material im Gefahrenbereich befinden.

10.2 Datenaufzeichnungsgerät/Fahrtschreiber

125 ¹Bei jedem meldepflichtigen Verkehrsunfall muss, falls vorhanden, vor der Fahrzeugbergung oder -verschiebung der Datenträger oder das Einlageblatt des Fahrtschreibers auf der Unfallstelle ausgebaut bzw. sichergestellt werden (VMSV Art. 79¹).

²Für die Auswertung sind diese unverzüglich an das Schadenzentrum VBS zu senden (VMSV Art. 79²).

³Die Truppe ist verantwortlich, dass vor der Weiterverwendung des Fahrzeuges, spätestens jedoch nach 48 Stunden, ein neuer Datenträger eingebaut wird (VMSV Art. 79³).

⁴Raupenfahrzeuge benötigen kein Datenaufzeichnungsgerät und keinen Fahrtschreiber (VMSV Art. 40¹).

10.2.1 Handhabung

Der Motorfahrzeugführer:

- hat das Gerät ständig in Betrieb zu halten; Kontrolle der Funktionslampe;
- muss die Funktionsfähigkeit anlässlich der Fahrzeugfassung und der Parkdienste (siehe Betriebsanleitung) überprüfen;
- nach jedem meldepflichtigen Schadenfall den Datenträger ausbauen, bevor das Motorfahrzeug weitergefahren oder abgeschleppt wird.

10.2.2 Ausbau

1. Rändelschrauben entfernen;
2. Datenträger wegziehen;
3. neuen Datenträger aufsetzen und mit Rändelschrauben befestigen (bei fehlendem Datenträger die zwei Rändelschrauben in die Halterung einschrauben);

4. Beschriftungsschild am Datenträger vollständig mit wasserfestem Stift ausfüllen;
5. für die Auswertung sind diese unverzüglich an das Schadenzentrum VBS zu senden.

Diese Regelung gilt sinngemäss für die Einlageblätter bei Tachographen.



10.3 Fahrzeugbergungen

126 ¹Vor der Fahrzeugbergung ist die Lage zu beurteilen. Überstürzte, hastige Versuche verschlimmern die Lage und führen nachträglich oft zu Folgeschäden oder gar Unfällen, die in keinem Verhältnis zum ursprünglichen Missgeschick stehen.

²Ergibt die Beurteilung, dass zur Bergung fremde Hilfe benötigt wird, so ist das eigene Truppenkommando, unter Angabe des Standortes und der benötigten Mittel, über den Vorfall zu orientieren. Falls erforderlich sind die notwendigen Bergungsmittel bei einem ALC anzufordern. Sind diese nicht erreichbar, ist mit der Militärpolizei oder dem Schadenzentrum VBS Kontakt auf zu nehmen.

³Handelt es sich um einen leichteren Fall, so sollen die nachfolgenden Tipps zum guten Gelingen beitragen:

- a) möglichst in der alten Spur zurückfahren;
- b) bei eingesunkenen Rädern die Erde oder den Schnee so entfernen, dass das Motorfahrzeug bei der Wegfahrt wenig Widerstand überwinden muss;

- c) Geländegängigkeit des Motorfahrzeugs verbessern durch: Allradantrieb, Differentialsperre und Schneeketten, soweit notwendig und vorhanden;
- d) erhöhen der Griffigkeit der Räder durch Unterlegen von Brettern, Säcken, Sand, Reisig, Steinen und dergleichen;
- e) äusserst sorgfältiges und gefühlvolles Bedienen von Gas und Kupplung. Das Durchdrehen der Räder führt meistens zu weiterem Eingraben oder Abrutschen des Fahrzeuges;
- f) eventuell kann leichtes Hin- und Herwiegen des Motorfahrzeuges mithelfen, die Anfahrbedingungen zu verbessern;
- g) oft führt bereits ein kurzes Anschieben zum Erfolg. Besteht Abrutschgefahr, darf sich jedoch niemand auf der gefährdeten Seite des Motorfahrzeuges aufhalten;
- h) verfügt das Motorfahrzeug über eine Seilwinde/Seilspill und stehen die notwendigen, ausgebildeten Hilfspersonen zur Verfügung, kann das Motorfahrzeug auch im sogenannten «Selbstzug» geborgen werden.

⁴Ist beim Vorkommnis oder bei der Bergung Landschaden entstanden oder sind andere Dinge beschädigt worden, ist alles zu unternehmen, um diese Schäden zu beheben. Der Besitzer des beschädigten Gutes ist aber in jedem Fall zu orientieren, wobei ihm Name und Einteilung des betreffenden Motorfahrzeugführers bekannt zu geben sind. Der militärische Vorgesetzte ist ebenfalls zu orientieren.

⁵Wurde bei der Ausfahrt aus dem Gelände die Strasse verunreinigt, ist unter Absicherung der Gefahrenstelle mit dem Pannensignal für sofortige und sorgfältige Reinigung zu sorgen.

⁶Es muss verhindert werden, dass ausgelaufene Betriebsstoffe in die Kanalisation und offene Gewässer abfliessen

oder im Boden versickern (abdichten mit Erde/Bekleidungen/Kunststoffe usw.). Kann dies nicht verhindert werden, ist in jedem Fall die Polizei und die Gemeindebehörde sofort zu benachrichtigen.

10.4 Verhalten bei Verkehrsunfällen

- 127 ¹Sind Sie als Motorfahrzeugführer in einen Unfall verwickelt, halten Sie sofort an. Ihr Auftrag ist nicht aufgehoben, sondern lediglich aufgeschoben. Verhalten Sie sich ruhig und korrekt. Handeln Sie überlegt.

Tragen Sie beim Verlassen des Militärmotorfahrzeuges die im Motorfahrzeug vorhandene Leuchtweste.

²Die Vorgehensweise bei Verkehrsunfällen richtet sich nach der Dokumentation 61.027 d/i – **Verhalten bei Verkehrsunfällen**. Sie finden diese bei den Motorfahrzeugpapieren oder aber als persönliches Exemplar.

³Bei Pannen von Militärmotorfahrzeugen auf Schnellstrassen muss zwingend die Militärpolizei avisiert werden.

⁴Erfährt ein Motorfahrzeugführer erst nachträglich, dass er an einem Unfall beteiligt war oder beteiligt gewesen sein könnte, so hat er unverzüglich zur Unfallstelle zurückzukehren oder sich bei der Militärpolizei zu melden.

10.4.1 Unfallmeldung

- 128 ¹Besitzt das beteiligte Militärmotorfahrzeug ein Datenaufzeichnungsgerät oder einen Fahrtschreiber, ist gemäss Ziffer 125 vorzugehen.

²Die Meldung des Unfallherganges erfolgt mit dem Formular 13.101 d/f/i – **Unfallmeldung und Schadenanzeige für Bundesfahrzeuge** (innert fünf Tagen).

³Sie dürfen nie eine Schuld anerkennen (weder mündlich noch schriftlich).

Unfall- und Schadenmeldungen

¹Verkehrsunfälle und Schadenfälle sind stets der vorgesetzten Person zu melden.

²Die vorgesetzte Person leitet Meldungen über Verkehrsunfälle und Schadenfälle mit und an Militärfahrzeugen und dienstlich verwendeten Privatfahrzeugen weiter, wenn:

- a) mit einer Schadenssumme von mehr als 1000 Franken bei Radfahrzeugen oder mehr als 2000 Franken bei Raupenfahrzeugen zu rechnen ist;
- b) Personen verletzt oder getötet worden sind;
- c) Drittschaden entstanden ist;
- d) grobfahrlässige oder vorsätzliche Handlungsweise vermutet wird; oder
- e) ein Schaden durch Dritte verursacht worden ist.

³Sie leitet die Meldung mit dem Formular «Unfallmeldung/Schadenanzeige» innert fünf Tagen weiter (VMSV Art. 83).

11 Umwelt

11.1 Verwendung von Treibstoffen

- 129 Achten Sie strikte darauf, dass jedes Motorfahrzeug mit dem richtigen Treibstoff versorgt wird. Sämtliche Militärmotorfahrzeuge sind so gekennzeichnet, dass leicht erkennbar ist, welche Treibstoffe für den betreffenden Motor zulässig sind.

11.2 Schutzmassnahmen

- 130 ¹Vorsicht beim Umgang mit Betriebsstoffen; sie sind gesundheitsschädigend und feuergefährlich.

²Im eigenen Interesse sowie zum Schutze der Umwelt sind folgende Schutzmassnahmen einzuhalten:

- a) wenn möglich sind die Motorfahrzeuge an den Zapfsäulen von Tankstellen zu betanken;
- b) verschliessen Sie sicher alle Treibstoffbehälter (Motorfahrzeugtank, Kanister (Splint), Fässer usw.) mit den dafür vorgesehenen Deckeln (Verschlüssen) in den dafür vorgesehenen Halterungen (Verschluss nach oben) und vergewissern Sie sich über die Dichtigkeit.
Verschüttete Betriebsstoffe können leicht zur Verschmutzung von Gewässern, der Wasserversorgung und von Kulturland führen. Bei Umschlagsarbeiten ist strikt darauf zu achten, dass keine Betriebsstoffe verschüttet werden (1 Liter Öl verschmutzt 1 Million Liter Trinkwasser);
- c) Stationierung von rollenden Betriebsstoffmagazinen und Betriebsstoff-Containern sowie die Betankung von Motorfahrzeugen sind wenn immer möglich auf befestigten Plätzen vorzusehen;
- d) gefüllte Treibstoffkanister sind beim Öffnen soweit nach hinten zu neigen, dass sich der Verschluss an

der höchsten Stelle befindet, damit bei Überdruck im Kanister kein Treibstoff überläuft. Ebenso dürfen die Motorfahrzeugtanks nicht bis zum Rand gefüllt werden (max. 90% – Überlaufgefahr bei Sonneneinstrahlung). Treibstoffkanister sind nur für das auf dem Treibstoffkanister gekennzeichnete Produkt vorgesehen, ein Produktwechsel/Vermischung ist verboten;



- e) verwenden Sie bei der Betankung mit Kanistern immer den Kanisterausgusschlauch;
- f) ausgelaufene oder verschüttete Betriebsstoffe dürfen nicht weggeschwemmt werden. Diese Stoffe sind mit Ölbindemittel, Torfmull, Sägemehl, Sand, Lappen oder anderen saugfähigen Materialien aufzusaugen;
- g) ist Treibstoff ausgelaufen, der nicht mit Sicherheit mit eigenen Mitteln unschädlich gemacht werden kann, ist

unverzüglich die Polizei oder die Feuerwehr zu verständigen (Telefonnummer 112, 117 oder 118);

- h) getränktes Material (Putzlappen, Ölbindemittel, Sand etc.) ist Sonderabfall und ist an das ALC zurück zu schieben.

³Sämtliche Gebinde (Dosen, Blechkannen, Kunststoffbehälter und Harassen) sind zurückzuschieben.

⁴In der Dokumentation 61.009.01 d/f/i – **Gefahrguttransport** finden Sie weiterführende Informationen über Zusammenlassungsverbot, Schutzausrüstungen, zu transportierende Mengen und Verantwortlichkeiten.

11.3 Brandfälle

- 131 ¹Erhöhte Brandgefahr besteht beim Umgang mit Betriebsstoffen und Batterien sowie bei Unfällen und Pannen (Motoren- und Fahrzeugbrände).

²Anordnungen zur Brandverhütung:

- Rauch- und Mobiltelefon-Verbot, wo immer Brandgefahr besteht (bei allen Arbeiten mit Betriebsstoffen im Umkreis von 20 Metern);
- Motorfahrzeuge nur bei abgestelltem Motor auftanken;
- Kanister nach Gebrauch, ob voll oder leer, sofort schließen, damit sich kein feuergefährliches Benzindampf-Luftgemisch bilden kann (Ziffer 130 b);
- das Füllen der Kanister hat grundsätzlich am Boden zu erfolgen; Ausnahmen (Befüllung auf Motorfahrzeugen und Anhängern) nur mit Bewilligung der örtlichen ALC;
- zum Vorwärmen von Motoren oder zum Enteisen von Fahrzeugteilen darf nie offenes Feuer verwendet werden.
- Reparaturen an Betriebsstoffkanistern (inkl. Ausbessern von Farbschäden) sind ausschliesslich durch die ALC anzuordnen.

³Bei Betriebsstoffbränden darf kein Wasser zum Löschen verwendet werden. Es können folgende Mittel gebraucht werden:

- Feuerlöschgeräte;
- Sand, Erde, Abdeck- und Löschdecken.

11.4 Schutz der Gesundheit

132 Bei Vergiftungserscheinungen wenden Sie sich unverzüglich an das Toxikologische Informationszentrum Telefonnummer 145 oder an den nächsten Arzt.

¹Motorenbenzin enthält Chemikalien, die giftig sind und gesundheitliche Schäden verursachen. Durch die Atemwege können die Dämpfe, z. B. beim Auffüllen, in den Körper gelangen. Sie können aber auch über die Verdauungsorgane oder durch die Haut aufgenommen werden. Motorenbenzin darf deshalb nicht zu Reinigungszwecken verwendet werden. Dämpfe nicht einatmen und Hautkontakt vermeiden.

²Altöle (Motorenöle, Getriebeöle, Industrieöle) können Hautschäden verursachen. Beim Umgang mit Altölen ist daher darauf zu achten, dass jeder Hautkontakt vermieden wird. Nötigenfalls sind geeignete Schutzhandschuhe zu tragen.

³Frostschutzmittel enthalten meistens Äthylenglykol, das durch den Mund aufgenommen oder bei längerem Hautkontakt als Nerven- und Nierengift wirkt.

⁴Beim Umgang mit den im Autogewerbe verwendeten Chemikalien gelten allgemein die Grundsätze: Während der Arbeit nicht essen, trinken oder rauchen. Das Einatmen von Dämpfen oder Abgasen vermeiden. Hände nach der Arbeit gründlich waschen.

⁵Durch Betriebsstoffe verunreinigte Kleidungsstücke sind gesundheitsschädigend und bergen eine erhebliche Brandgefahr. Diese sind sofort zu reinigen oder auszutauschen.

12 Landeskarten

12.1 Allgemeines

- 133 ¹Die Karte ist das beste Mittel, ein Marschziel zu erreichen. Anlässlich der Fahrzeugfassung haben Sie auch die Möglichkeit die Strassenkarte 1 : 200 000 zu fassen.

²Als Massstab bezeichnet man das Verhältnis zwischen einer Strecke auf der Karte und der Natur. Am untern Rand der Karte befindet sich die Angabe des Massstabes und eine Kilometereinteilung, aus welcher ersichtlich ist, wieviele Zentimeter auf der Karte einem Kilometer in der Natur entsprechen.

- 134 Die gebräuchlichsten Kartenmassstäbe sind:

- 1 : 25 000 (4 cm Karte = 1 km im Gelände);
- 1 : 50 000 (2 cm Karte = 1 km im Gelände);
- 1 : 100 000 (1 cm Karte = 1 km im Gelände);
- 1 : 200 000 (1/2 cm Karte = 1 km im Gelände).

- 135 Mit Hilfe von Signaturen kann die Form des Geländes, seine Bedeckung und Überbauung auf vereinfachte Art auf der Karte dargestellt werden. Das Faltblatt 97.070/9 d/f/i – **Sicheres Kartenlesen – Praktische Anleitung für Orientierungsarbeit mit Karte und Kompass** der Landestopographie und das Reglement 51.019 d/f/i – **Grundschulung** enthalten die detaillierten Angaben.

12.2 Strassenklassen

136 Strassenklassen sind für den Motorfahrzeugführer von ausschlaggebender Bedeutung.

Die Strassenklassen der Landeskarten 1 : 25 000 bis 1 : 100 000 sind:

- 1. Kl.-Strasse: zwei Lastw können kreuzen (min 6 m breit)
- 2. Kl.-Strasse: zwei Pw können kreuzen (min 4 m breit)
- 3. Kl.-Strasse: mit einem Lastw oder Postauto befahrbar (min 2,50 m breit)
- 4. Kl. Fahrweg: mit einem Pw befahrbar (min 1,80 m breit)
- 5. Kl. Saumweg: schlecht unterhalten
- 6. Kl. Fussweg: Fussgängern vorbehaltene Verbindung

137 In den Landeskarten 1 : 200 000 und der davon abgeleiteten Strassenkarte 1 : 200 000 sind die Strassenbreiten wie folgt eingeteilt: 6 m, 4 m oder 3 m Breite.

12.3 Technik des Kartenlesens/Memorieren

138 Zwischen dem Kartenlesen eines Motorfahrzeugführers und demjenigen eines Fussgängers besteht ein wesentlicher Unterschied. Mit dem Motorfahrzeug wechselt der Standort sehr rasch, das heisst, in einer gegebenen Zeit wird eine viel grössere Strecke zurückgelegt. Aus Sicherheitsgründen darf der Führer eines Motorfahrzeuges während der Fahrt niemals Karten lesen. Hierzu ist in jedem Fall abseits der Strasse anzuhalten.

139 Sich orientieren heisst, den eigenen Standort oder einen anderen Geländepunkt mit Hilfe der Karte bestimmen. Zu diesem Zweck halten Sie sich an markante Geländepunkte oder Geländelinien (Täler, Flussläufe, Bergketten, Strassenzüge) und klammern sich nicht an Einzelheiten (einzelne Häuser, Feldwege, Waldränder usw.).

140 Beim Befahren der Marschstrasse ist wie folgt vorzugehen:

¹Auf der Karte Standort und Ziel bestimmen und die Marschrichtung im Gelände festlegen. Die Marschstrasse vom Standort zum Ziel einzeichnen.

²Die Fahrstrecke in kurze Abschnitte unterteilen, die man sich gut einprägen kann, das heisst, in übersichtlichem Gelände etwa 10 km, in Hügellgebiet und auf Nebenstrassen vielleicht nur 2 bis 3 km.

³Für jeden Abschnitt hat man sich die wichtigsten Geländepunkte längs der Strassen zu merken. Dies gilt auch für zu überquerende Bahnlinien, Flüsse und wichtige Strassen.

⁴Feststellen, wie lang der Abschnitt ist und wieviel Zeit benötigt wird, um ihn zu durchfahren.

⁵Erstellen Sie anhand des Karteneintrages ein individuelles Road Map über die Marschstrasse. Dieses kann über folgende Punkte Auskunft geben – Distanzen, Ortschaften, Verzweigungen/Fahrt-richtung, Objekte und markante Punkte welche zur örtlichen Orientierung dienen (z. B. Bahnhof, Kirche, usw.).



⁶Der Beifahrer, sofern vorhanden, muss laufend das Kartenbild schildern, und der Motorfahrzeugführer quitiert durch Beobachtung des Geländes.

Achtung: Bei Nacht ist der Sichtbereich sehr eingeschränkt! Entsprechend müssen die Orientierungselemente in einem viel kleineren Rayon liegen.

13 Ausserdienstliche Tätigkeit

141 ¹Für Führer von Militärmotorfahrzeugen besteht eine grosse Auswahl an Möglichkeiten zur ausserdienstlichen Tätigkeit. An der freiwilligen ausserdienstlichen Tätigkeit können teilnehmen:

- Angehörige der Armee, sofern sie die ganze Rekrutenschule absolviert haben;
- ehemalige Angehörige der Armee, sofern sie eine Rekrutenschule absolviert haben.

Das Angebot gilt für Inhaber folgender mit Fahrberechtigungen: 910, 920, 930, 931 und E. Die Kurse sind ausserdienstlich und werden als Vorbereitung auf den Dienst und zur Förderung der Verkehrssicherheit angeboten. Die Kurse sind unbesoldet und ohne Anrechnung an die Dienstage.

²Neben der Pflege der Kameradschaft bieten die Vereine für ihre Mitglieder folgende Ausbildungen und Wettkämpfe an:

- a) Ausbildung und Einführung neuer Motorfahrzeugtypen;
- b) Orientierung über Neuerungen in der Ausbildung;
- c) Bergungsübungen und Geländefahrten;
- d) Kartenlese- und Kompasskurse;
- e) Erste Hilfe-Kurse;
- f) Orientierungsfahrten;
- g) Gymkhanas (Geschicklichkeitsfahrten);
- h) Im Rahmen der vordienstlichen Ausbildung werden Jungmotorfahrererkurse angeboten;
- i) Schweizerische Militärmotorfahrertage usw.

³Im «Militärischen Leistungsausweis» werden die Kurse eingetragen.

⁴Träger dieser ausserdienstlichen Tätigkeit ist der Verband Schweizerischer Militärmotorfahrer-Vereine (VSMMV) mit seinen Unterverbänden und Sektionen. Aktivmitglied einer Sektion des VSMMV kann jeder Angehörige der Armee werden, welcher im Militärdienst zum Führen eines Motorfahrzeuges berechtigt ist (Anmeldetalon siehe Anhang 10/www.vsmmv.ch).

14 Repetitorium VT

- 142 Die Vorgehensweise beim Repetitorium richtet sich nach der Dokumentation 61.006 d/f/i – **Dokumentation des Kdt LVb Log über das Repetitorium VT.**
- 143 ¹Zu Beginn jeder Dienstleistung haben die Fahrzeugführer und Fahrzeugführerinnen aller Kategorien eine funktionsbezogene Repetitionsausbildung zu absolvieren. Diese beinhaltet neben der Übernahme des Fahrzeuges eine theoretische und praktische Ausbildung und Angewöhnung.
- ²Der LVb erlässt die dafür notwendigen Vorgaben und Anforderungen.
- ³Die Truppenkommandanten und Truppenkommandantinnen sind für die Durchführung verantwortlich (VMSV Art. 36).

Anhang 1

Begriffe

Begriff	Definition Militärische Begriffe
Anmarschstrasse	Strasse, auf welcher eine gemeinsame Marschstrasse erreicht wird.
Bereitschaftsraum (Berrm)	Zugewiesener Raum, in dem sich eine Truppe für eine Aktion bereithält oder sich für einen bevorstehenden Einsatz vorbereitet.
Einweisposten (Einwpo)	– dient zur Kontaktaufnahme mit militärischen Formationen oder Einrichtungen; – Stao: Post, Kirche, Hauptstrassenkreuzung oder genau befohlener Ort; – meldet sich, wenn jemand Kontakt zur Truppe sucht, weist Fz Deckung zu, beschreibt den weiteren Weg zur Truppe, verlässt die Deckung nicht, hat mit Ausnahme der Selbstverteidigung keinen Kampfauftrag.
Erkunden, Erkundung (Erk)	Ermitteln von Umweltbedingungen, die für den Einsatz der Mittel von Bedeutung sind.
Fahrzeugabstand	Abstand zwischen Fahrzeugen beim Hintereinanderfahren. Bei Einzelfahrt gelten die gesetzlichen Vorschriften. Bei Verbandsfahrt wird der Abstand in der Regel zeitlich (Min/Sek) oder räumlich (m) festgelegt.
Geschwindigkeit	Entspricht der zurückgelegten Strecke pro Zeiteinheit (z. B. km pro h).
Marsch	Taktische Verschiebung von Kräften.
Marschbereitschaftsgrad (MBG)	Stand der Bereitschaft eines Verbandes im Hinblick auf seine Verschiebung.

Begriff	Definition Militärische Begriffe
Marschhalt	Befohlener Halt von mindestens 30 Minuten nach ca. 150 Minuten Fahrt. Marschhalte können auch bei einer Marschzeit unter 2 ½ Stunden für einen zugewiesenen (örtlicher Halt) oder für eine gegebene Zeit (zeitlicher Halt) befohlen werden.
Marschstrasse	Für die Durchführung einer Verschiebung vorgeschriebene, genau bezeichnete Strasse.
Meldeposten (Mdg Po)	Einrichtung der Verkehrsinformationen mit dem Auftrag, Daten über die Verkehrslage, den Verschiebeablauf usw. zu melden. Auftrag und Meldeort müssen gezielt befohlen werden. Der Meldeposten ist auf der Marschstrasse nicht gekennzeichnet.
Meldesammelstelle (Mst)	Einrichtung zur Entgegennahme oder Übermittlung von Meldungen und Anordnungen während Verschiebungen und Transporten.
militärische Wegweisertafel (mil Wgw Tafel)	Rechteckige gelbe Tafel mit schwarzem Rand, versehen mit Buchstaben, Ziffern oder Symbolen, zur Wegweisung oder mit Hinweisen an militärische Benützer.
Transport (Trsp)	Standortveränderungen von Kräften und Gütern mit Transportmitteln.
Transportzentrale (Trsp Zen)	Arbeitsort des Transportdisponenten mit der entsprechenden Infrastruktureinrichtung.
Truppenwegweiser (Trp Wgw)	Angehöriger der Armee mit der Ausbildung primär für die Wegweisung und sekundär für die Verkehrsregelung in einfachen Situationen zu Gunsten des eigenen Verbandes.
Umleitung (Umltg)	Verlegung des Verkehrs von der Marschstrasse auf andere Teile des Strassennetzes.
Verkehr und Transport (VT)	Umfasst die Ausbildung, Planung und Einsatzführung in den Teilbereichen Verkehr, Verschiebungen und Transporte.

Begriff	Definition Militärische Begriffe
Verkehrsführung (Vrk Fhr)	Schafft Voraussetzungen für einen reibungslosen und koordinierten Ablauf von Verschiebungen und Märschen. Die Elemente der Verkehrsführung sind: Erkundung, Wegweisung inkl. Überwachung, Verkehrsregelung, Umleitung, Einbahn, Meldeposten.
Verkehrsplanton (Vrk Planton)	Verkehrssoldat, der an einem bestimmten Ort während einer begrenzten Zeit den gesamten Strassenverkehr regelt.
Verkehrsposten (Vrk Po)	Mehrere Verkehrssoldaten, welche an einem bestimmten Ort den gesamten Strassenverkehr dauernd regeln.
Verkehrsregelung (Vrg Reg)	Einsatz von Verkehrsplanton oder Verkehrsposten, welche durch Verkehrszeichengebung den Verkehr regeln. Die Wegweisung ist nicht enthalten.
Verschiebung (Vs)	Standortveränderung von Kräften und Gütern ohne taktische Massnahmen.
Vorausdetachment (Vorausdet)	Fährt vor einer sich verschiebenden Formation; trifft Massnahmen bei Friktionen auf der Marschstrasse; stellt die Einweisung der Fahrzeuge am Marschziel sicher; weitere Tätigkeiten gemäss Befehl.
Wegweisung (Wgw)	Anzeigen der Marschrichtung mittels Wegweisertafeln, ausnahmsweise durch militärische Verkehrsorgane, Lotsen oder durch behelfsmässige Mittel.

Begriff**Definition Motorfahrzeug****Achsdruck**

Das Signal Achsdruck schliesst Fahrzeuge aus, bei denen eine Achse die angezeigte Belastung übersteigt. Achsen, die weniger als 1 m voneinander entfernt sind, dürfen zusammen den angegebenen Wert nicht übersteigen.

Achslast

Das von den Rädern einer Einzelachse, einer Doppelachse oder einer Dreifachachse (Tripelachse) auf die Fahrbahn übertragene Gewicht.

Anhängelast

Betriebsgewicht von Anhängern, die an einem Zugfahrzeug mitgeführt werden. Die zulässige Anhängelast bzw. das Gesamtzugsgewicht ist im Fahrzeugausweis des Zugfahrzeugs vermerkt.

Betriebsgewicht

Das jeweilige tatsächliche Gewicht des Fahrzeuges beinhaltet namentlich auch das Gewicht der Fahrzeuginsassen, der Ladung und bei Zugfahrzeugen die Stütz- bzw. Sattellast eines angekuppelten Anhängers.

Gesamtgewicht

Für die Zulassung massgebendes Gewicht. Es ist das höchste Betriebsgewicht, mit dem das Fahrzeug verkehren darf.

Gesamtzugsgewicht

Gesamtgewicht einer Kombination, bestehend aus Zugfahrzeug und Anhänger (Gewicht der Fahrzeugkombination).

Leergewicht

Gewicht des fahrbereiten, unbeladenen Fahrzeuges mit Kühl- und Schmiermitteln, Treibstoffen (mind. 90% der vom Hersteller angegebenen Treibstofffüllmenge) und der eventuell vorhandenen Zusatzausrüstung wie Ersatzrad, Anhängerkupplung, Werkzeug, Radkeil, Feuerlöscher sowie dem Führer, dessen Gewicht mit angenommenen 75 kg ist.

Anhang 2

Technische Daten

Fahrzeugtyp	Leergewicht kg	Gesamtgewicht kg	Nutzlast		Pa	Volumen m³	Kanister	
			kg	Mann 1)	8)		pro+ Lage	Max. 2)
Motrd								
Motrd BMW F650 GS	220	425	205	2	-	-	-	-

Motorfahrzeuge								
Pw Kombi 9 PI VW	1300	2235	-	3+6	-	-	-	-
Pw 8 Pl gl Puch	2200	3000	800	8	1	1	22	36
Kleinbus 11 PI 4x4 Sprinter 313	2580	3500	920	11 7)	-	-	-	-
Lastw L 2.3t gl Sprinter 413	2300	4600	9)	3	9)	9)	9)	9)
Kleinbus 10 PI 4x4 Sprinter 316	2750	3500	750	10	-	-	-	-
Sanw L Mercedes Sprinter 516	4500	5500	1000	10	-	-	-	-
Lastw L 2.2t gl 4x4 DURO	3700	5900	2200	2+18	6*	7	96	100
Lastw WA 4x4 IVECO	9)	18000	9)	3+44**	9)	9)	-	-
Lastw WABRA/HA 6x6 IVECO	15400	26000	9)	3	9)	9)	-	-
Lastw 6t gl 4x4 Saurer 6DM	10000	16000	6000	2+36	10	19	182	280
Lastw 5.6t gl 4x4 Steyr	10400	16000	5600	3+36	10	19	182	280
Lastw 10t gl 6x6 Saurer 10DM	12000	22000	10000	2+44	12	23	220	440
Lastw 9.6t gl 6x6 Steyr	12400	22000	9600	3+44	12	23	220	440
Lastw 14t gl 8x8 WABRA/HA	17900	32000	14100	2	-	-	-	-

Anhänger								
0.5t 1-achs	280	750	470	-	-	0.8	25	23
1t 1-achs	700	1700	1000	-	1	0.7	36	48
5.7t 2-achs	2300	8000	5700	-	10	8	156	271
WA Anh 9,6t 2-achs	2900	12500	9600	-	9)	9)	-	-
WA Anh Schli 14.5t 2-achs	3700	18000	14300	-	9)	9)	-	-

Andere Fahrzeuge								
Radspz 938x8 PIRANHA	11500	13500	-	1+10	-	-	-	-
Kdo 6x6 PIRANHA	10200	12000	-	1+6	-	-	-	-
GMTF	12000	14000	2000	2+9	-	-	-	-
Pz Hb M 109	23000	27000	-	8	-	-	-	-
Pz 87 Leopard	52800	55200	5000	4	-	-	-	-
Rpe Trspw M548	7800	12800	-	4+24	-	-	-	-
Spz 2000	26100	28700	-	3+8	-	-	-	-

- 1) Mit Kampfausr 90 minus circa 25%
- 2) Maximale Kanisterzahl mit Diesel
- 3) mit/ohne Kanonenrohr
- 4) Fahrzeug Höhe/Spitze Antennenstäbe

- 5) mit Kanister auf Fahrzeug
- 6) Solobetrieb
- 7) Fahrzeugausweis beachten
- 8) Richtwert bei Paletten

Gesamtabmessungen			Ladebrücke		Inhalt		Verbrauch l/100 km +/- 25%	Aktions- radius km 5)
Länge m	Breite m	Höhe m	Länge m	Breite m	Betrst (Liter)	Art		
2.25	0.91	1.37	-	-	17.3	Be	4.5 6)	380 6)
4.42	1.77	2.22	-	-	60	Be	18	350
4.63	1.70	2.08	1.60	1.00	94	Be	18	500
5.66	1.93	2.40	-	-	76	Di	15	500
5.84	2.00	9)	-	-	100	Di	15	650
5.91	1.99	2.43	-	-	100	Di	15	650
6.47	2.10	3.10/3.70 4)	-	-	100	Di	15	650
6.03	1.96	2.65	3.72	1.75	120	Di	25	400
9)	2.50	9)	6.10**	2.44**	300	Di	32	900
9)	2.50	9)	9)	9)	300	Di	32	900
7.70	2.50	3.47	5.00	2.35	300	Di	45	650
7.90	2.50	3.52	5.00	2.35	320	Di	35	900
8.90	2.50	3.47	6.20	2.35	300	Di	55	550
9.12	2.50	3.52	6.20	2.35	320	Di	45	700
9.45	2.55	3.62	6.20	2.35	400	Di	45	850
3.06	1.53	1.50	1.78	1.04	-	-	-	-
3.83	1.78	2.30	2.10	1.10	-	-	-	-
7.40	2.30	3.02	5.00	2.23	-	-	-	-
8.47-9.10	9)	9)	9)	9)	-	-	-	-
8.40-9.00	9)	9)	9)	9)	-	-	-	-
6.98	2.63	2.88	-	-	190	Di	59	320
6.23	2.63	2.75	-	-	190	Di	40	470
7.02	2.54	3.47	-	-	180	Di	20	600
9.05	3.18	3.18/3.50 4)	-	-	500	Di	145	340
8.70/7.75 3)	3.72	2.80/3.35 4)	-	-	1160	Di	220	340
5.90	2.69	3.30/3.81 4)	-	-	360	Di	70	500
6.79	3.17	2.85	-	-	940	Di	150	600

- 9) je nach Aufbau (Betriebsanleitung)
 * ohne heruntergeklappte Sitzbänke: DURO 3 Pa
 ** Ladebrücke C 625 Trp oder C 625 H

Anhang 3 – 13.005.01 (Vorderseite)

Übernahmeprotokoll für Motorfahrzeuge und Anhänger
(durch den Motz Fhr am Fassungsort auszufüllen)

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun Svizra

Schweiz Arme

+

SYM 015 - 00. 908

Fassung von	Ort	Datum	Zählerstand km	Zählerstand StbAgr	Kontrollschid:	Truppenspiegel:	Nur für Ih
ALC Thun		14.01.2012	37419		M 26180	Marke, Typ Lastw WA 4x4 IVECO VT RS 47 Kp 5/3	1* 2* 3* Std
CHECKLISTE	Kontrollhinweise	IO	evt festgestellte Mängel				
Elektrische Anlage Stand-, Marker-, Abblend-, Fern-, Bremse-, Schluss-, Rückfahrschalter, -frühler v-h-s, Richtungsanzeiger, Warnvorrichtung	- Funktion prüfen und keine gaspalen / defekten Gläser - Kontrolle Restwegfahrschalter (RAG) / Fahrschreiber gemäss Bedienungsanleitung - Kontrolle des Homs, bei Spez-Fz Rundumleuchte und evtl 2-Klang-Gls / Gle-Horn	☒					☐
Scheibenwischer / Scheibenwaschanlage	- Funktion prüfen inkl. Scheibenwaschanlage - Wischerblätter Zustand	☒					☐
Niveau-Kontrollen Füllstand	- Tank ca 90% voll (Überfüllung vermeiden), Dichttheit Deckel/Verschluss	☒					☐
Motoröl	- Niveaukontrolle, ggf. nachfüllen (nach Möglichkeit Frostschutzgemisch)	☒					☐
Fahrwerk, Karosserie Kontrollen über den Motor und unter das Fahrzeug	- Niveaukontrolle, ggf. nachfüllen - Schwerkraft / Unterdrücken (darf nicht tragen) - Schwerkraft / Unterdrücken (darf nicht tragen) - Lose Kabel oder andere sichtbare Mängel	☒					☐
Aufbau, Brechen, Fenster, Rückspiegel	- Keine Schäden bestehen, sofern keine Verletzungsgefahr - Rückspiegel-Einstellung	☒					☐
Kontrolle Beschädigung der Auslastungsgegenstände	- Unterwinde / Stockwende / Reservend / Radial / Schanzwerkzeug / usw - Zustand Lötlernen und Spannung kontrollieren	☒					☐
Anhängerkuppelung, B Stockkoden, Druckluftanschluss	- Haken: Befestigung, muss schwenkbar sein - Sicherungsboizen / -ketten / -haken - Keine Beschädigungen / korrosiven Kontakte an den Anhängersattelknoten	☒					☐
Breitung und Räder Pneustand, Pneudruck, Radnuten	- Bei Fz-Fg min 4 mm Hauptflankentiefe, inkl. Reservend (Mobarad mit 3 mm) - Freisetzt Radnuten (Scharnir / Laufflächen) - Pneudruck messen / (glatzen) (auch Reservend)	☒					☐
Bremse Bremsewirkung	- Bremsprobe der Betriebsbremse am Fassungsort - Handbrems und Antriebs	☒					☐
Diverses - Inventarkontrolle: Inventar nach Etat / Funktion prüfen (Wagenheber belasten, Schneeketten, Werkzeugzeug usw) - Fahrtenkontrolle: Erdlöcher	- Trip Kennzeichen: Fahrzeug beschriften	☐					☐
Der Übernahmeprotokoll ist bestmög., die oben aufgeführten Punkte kontrolliert zu haben							
Unterschrift Motz Fhr							
Unterschrift Motz Fhr							

Form 13.005.01 d / A/D 201-3400 / S/M 250.0943

Stand am 13.10.2011

Anhang 3 – 13.005.01 (Rückseite)

Übernahmeprotokoll für Motorfahrzeuge und Anhänger

(durch Motzf Fhr während der ersten Dienstage auszufüllen, anschließend der Instandhaltung abgeben)

CHECKLISTE	Kontrollhinweise	O	evtl festgestellte Mängel			Nur für Ih		
			1*	2*	3*	1*	2*	3*
Batterie Batterie-Anschlüsse und Säureniveau	- Befestigung der Klammern, Massekabel an Chassis, Oxidation der Anschlüsse - Flüssigkeitsniveau: Zellenplatten überdeckt (nur destilliertes Wasser nachfüllen)	☒		☐	☐		☐	☐
Motorraum / Führerraum Keilriemen/Keilriemen Leerweg Kupplungs- und Brems- pedal, Handbremse, Lenkungs- lenkspeer	- Spannung: Befestigung beachten - Zustand: Risse, brüchig oder verrutscht - Kupplungspedalspiel: geringes Betriebsanliegen - Bremspedalweg (Hydr. Systeme): fester Widerstand, kein Federn oder Absinken; - (übrige Bremsensysteme): bei Probefahrt beurteilen - Keilriemen: keine Risse, keine Schlupfzeichen - Lenkungslenkspeer: bei Geradeausfahrt der Räder Lenkung wenig Spiel und leicht bedienbar; kein Knicken; bei Fz mit Lenkhilfe bei laufendem Motor das Ansprechen prüfen	☒		☐	☐		☐	☐
Fahrzeugversuche Überlauf, Motor, Getriebe, Zwischengänge, Achsen, Hydr. Systeme	- nur wahrnehmbare Tropfen beanstanden (undichte Stelle vorher reinigen, Beurteilung nach Fahrt) - Dichtheitskontrolle, Zustand, Befestigung, Aufhängung	☒		☐	☐		☐	☐
Während der Fahrt Motor, Getriebe, Kraftübertragung	- keine übermäßige Rauchbildung beobachten in Standlauf und unter Last - Motorgeräusche: keine übermäßigen Geräusche, kein Klopfen, kein Rauschen - Spezielles Hören auf abnormales Klopfen, Aussetzen, mechanische Nebengeräusche oder übermäßige Vibrationen usw.	☒		☐	☐		☐	☐
Kupplung	- vollständiges Auskuppeln, keine abnormalen Geräusche - Einkuppeln und Greifpunkt der Kupplung möglichst rückfrei	☒		☐	☐		☐	☐
Lenkhilfe / Lenkverhalten	- Spurhalte / Geradeauslauf / Lenkspiel: kein Klammern während der Fahrt	☒		☐	☐		☐	☐
Bremswirkung	- Betriebsbremsen: Bremsverhalten möglichst bei bedienbar, ebener Straße beurteilen (gleichmäßige Wirkung, Ausbremsende) - Motorbremse / Retarder: Funktionsprüfung während der Fahrt sowie Motor-Abstellfunktion	☒		☐	☐		☐	☐
Sämtliche Bordinstrumente	- Öl / Druckluft / Temperatur / Ladesystem / Geschwindigkeit / Drehzahlmesser / Kontrolleuchten (Differential, Geländegang schalten) / usw. Funktion beim Start bzw. während der Fahrt kontrollieren	☒		☐	☐		☐	☐
* Legende 1 vollständig instandgesetzt 2 teilweise instandgesetzt 3 nicht instandgesetzt Zureifendes ankreuzen			Alltägliche Mängel sind zu beheben. Die Arbeitstunden sind in der Rubrik "Std" einzutragen. Nicht ausgeführte Arbeiten sind bei der Fz Rückgabe auf den Zustandsrapport, Form 13.005, zu übertragen. Ausgefülltes Formular bei der WE/M mit dem Fz abgeben.					

Der Unterschnitte besatigt, die oben aufgeführten Punkte kontrolliert zu haben	Bei Instandhaltung
Unterschrift Motzf Fhr Mot.f Häberli Jürg. Datum 17.01.2012	Unterschrift Mech Vism Ih OI

Anhang 4 – 13.005 (Rückseite)

(durch den LBA Mitarbeiter auszufüllen)

(a remplir par le collaborateur LBA)

PM-Auftrags Nr / ordre PM n°	Kontrollschild Nr n° des plaques		M		
Nächste PP/ prochain CP	Aufbau Nr superstructure n°				
Abgaswartung / test antipollution	☒ marschbereit ☐ véhicule prêt à l'engagement				
SAP Status / statut SAP	G / B ☐ Q ☐ ☒ Instandhaltung ☐ maintenance				
Eckstarttermin date début planification	Instandhaltung > 9 Std ☐ maintenance > 9 h				
Eckendtermin date fin planifiée	FP1 / TP1 ☐ FP2 / TP2 ☐ FP3 / TP3 ☐ FP4 / TP4 ☐				
Visum tech Kontrolle LBA visa contrôle technique BLA	FP6 / TP6 ☐ FP8 / TP8 ☐		kein FP / pas de TP ☐		
zivile Garage / garage civil :	Termin / délai :				
Info an Kunde, wenn Auftrag erledigt / informer travaux terminés			ja / oui ☐ Tf Nr / n° tf :		
Kunde hat Ersatzfahrzeug / le client a reçu un véhicule de remplacement			ja / oui ☐ M+ nein / non		
Vorlageschlüssel clé référence	Arbeitsplatz Nr place de travail n°	Gruppe groupe	SOLL Std h planifiées	IST Std h effectives	Visum visa
230		Mechaniker / mécanicien			
036		Mechaniker / mécanicien			
230		Elektriker / électricien			
230		Spengler / carrosserie			
230		Maler / peintre			
230		Sattler / seller			
230		Bereifung / pneus			
230		Akkumulator / batteries			
230		Bewaffnung / armement			
230		Funk / radio			
230		Prüfzentrum / centre de contrôle			
160		Prüfzentrum / centre de contrôle			
230		Lehrling / apprenti			
036		Lehrling / apprenti			
Schlusskontrolle - contrôle final :			Total / totale		
Datum / Visum - date / signature :					

Materiai / Ersatzteile - Matériel / pièces de rechange

[illegible]

Anhang 5 – Instandsetzungs-Etikette (IsE)



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Reparatur-Etikette (RE)
Etiquette de réparation (ER)
Etichetta riparazione (ER)

Stab/Einheit EM/unité VT RS 47 Kp 5/3 EM/Unità	Zug Sct 5 Sez	Nr No No
Objekt Objet Lastw WA 4x4 IVECO Oggetto	Datum Date 14.02.12 Data	Zeit Heure Ora
Gehört zu / Typ Fait partie de / Type Fa parte di / Tipo		
Objekt-Nr No d'objet No dell'oggetto	ALN NSA NDEs	
M+	km	
Betriebsstände Etat d'utilisation Stato d'esercizio		
Gehört zu Fait partie de Fa parte di		
Defekt Défectuosité Difetto	Scheibenwischeranlage Intervall defekt	
Anlass / Circonstance / Constatato in occasione di		
☒ Ausbildung Instruction Istruzione	☐ Verschiebung Déplacement Spostamento	☐ Wartung Maintenance Manutenzione
☐ Feldeinsatz En campagne Impiego in campagna	☐ Schiessen Tire Tiro	☐
Name/Vorname Nom/Prénom Cognome / Nome	Mario Aebersold	
Grad Grade Grado	Matr-Nr No matr No matr	
Postadresse Adresse Indirizzo		

Form 28.018 d/fi ALN 293-2953 / SAP 2526.1501

Für die Rep Instanz / Pour l'instance de réparation / Per l'istanza rip

Anhang 6 – Marschbereitschaftsgrade

51.020 Taktische Führung XXI

Bereitschaftsgrad	Marschbereit in	Kommandoposten Verbindungen	Tätigkeit/Verwendung/Verlad		Verpflegung und Führung
			Truppe	Motfz	
I	Bereitschaft auf Zeit	KP besetzt	Tätigkeit abseits des Standortes möglich	Wie Trp Verwendung für Trsp möglich	Nach Befehl des Einh Kdt
II	Normale Bereitschaft	KP besetzt	Am Standort	Am Standort In der Regel unbeladen	Nach Befehl des Einh Kdt
III	Erhöhte Bereitschaft	Auf jedem KP mindestens 1 Of Auf Bat/Abt KP zudem 1 Vrb Of pro Einh	Kann ruhen	Beladen und für Abmarsch gegliedert	Auf Befehl des Bat/Abt Kdt
IV	Alarm Bereitschaft	Auf jedem KP mindestens 1 Of Auf Bat/Abt KP zudem 1 Vrb Of pro Einh Fk nach beso Bf	Voll ausgerüstet und bereit (bei Mot Trsp verladebereit)	Beladen und für Abmarsch gegliedert Bei grosser Kälte Motoren warm	Auf Befehl des Bat/Abt Kdt

Anhang 7

Wechseladesystem

Das Wechseladesystem besteht aus den Trägerfahrzeugen, den Aufbauten, den verschiedenen Auf- und Abladesystemen sowie allfälligen Zusatzgeräten (z. B. Hebebühne).

Aufbauarten

Wir unterscheiden zwischen Wechselaufbauten (WA):

- Wechselbrücke C 625 Trp und C 625 H;

und Abrollbehältern wie z. B.:

- ISO-Container 1C und 1CC;
- Abrollbehälter DIN (Flat);
- Kippmulde;
- Betankungscontainer;
- Sanitätscontainer.

Das Handling der Abrollbehälter erfolgt durch die Truppe. Das Handling der WA (Aufbau auf Stützbeinen) erfolgt ausschliesslich durch die ALC.

ISO Container sind gemäss der Norm 10-, 20-, 30- oder 40 Fuss lang.

Die Höhe beträgt 8 oder 8½ Fuss (1 Fuss = 0.3048 m).

Vergleich der möglichen Fahrzeugkombinationen

	Lastw WA 4x4 IVECO		Lastw 6x6 WABRA/HA IVECO	
Wechselbrücke C 625	Länge Breite Höhe Ladefläche Volumen Nutzlast (netto)	6100 mm 2440 mm 1700 mm 14.9 m ² 25 m ³ ca. 7t	Der Transport von Wechselbrücke C 625 ist nicht möglich	
ISO-Container 1C (8 Fuss)	Länge Breite Höhe Ladefläche Volumen Nutzlast (netto)	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m ² 30 m ³ ca. 9t	Länge Breite Höhe Ladefläche Volumen Nutzlast (netto)	5867 mm 2330 mm 2197 mm 13.7 m ² 30 m ³ ca. 9t
ISO-Container 1CC (8 ½ Fuss)	Länge Breite Höhe Ladefläche Volumen Nutzlast (netto)	5867 mm 2330 mm 2350 mm 13.7 m ² 32 m ³ ca. 9t	Der Transport von ISO Container 1CC ist nicht möglich, Gesamthöhe übersteigt 4 m	
Abrollbehälter DIN (mil) Flat	Der Transport von Abrollbehältern ist nicht möglich		Länge Breite Höhe Ladefläche Volumen Nutzlast (netto)	6250 mm 2440 mm 2000 mm 15.2 m ² 30.5 m ³ ca. 11t
Abrollbehälter DIN (zivil) Flat	Der Transport von Abrollbehältern ist nicht möglich		Länge Breite Höhe Ladefläche Volumen Nutzlast (netto)	max. 6250 mm 2440 mm max. 2200 mm 15.2 m ² 33.5 m ³ ca. 11t

Vorgehensweise für den Fahrer bei der Nutzlast- und Gesamtgewicht Definition.

Tätigkeiten bei der Handhabung von Wechselladesystemen, immer mit der **Kurzbedienungsanleitung 6x6/8x8 WABRA/HA – 61.050**.

- Fahrzeugausweis (FA) konsultieren;
- Fahrzeug mit Fahrzeugkonfiguration (Ist-Zustand) vergleichen;
- entspricht das Fahrzeug dem Standart (kein Wechselaufbau, keine Anbaugeräte, keine Hebebühne, kein Anhänger), sind die Felder 30, 32 und 33 im FA verbindlich;
- hat das Fz Wechselsystem montiert, gibt es eventuell ergänzende Gewichtsangaben im Feld 14 als Verfügung, die es zu berücksichtigen gilt, (z. B. tiefere Nutzlast infolge Hebebühne oder Kran);
- in Ergänzung haben auch die übrigen Verfügungen im Feld des FA 14 verbindlichen Charakter;
- ist das Motorfahrzeug oder dessen Anhänger mit einem Wechselaufbau (WA) beladen, muss das Aufbaudatenblatt berücksichtigt werden;
- der Fahrer berechnet nun mit dem FA und den Angaben im Aufbaudatenblatt die mögliche Nutzlast
 - für das Zugfahrzeug;
 - für den Anhänger;
- im Zusammenhang mit einem Transportauftrag benötigt der Fahrer Angaben über das Transportgut (Lieferschein);
- der Fahrer prüft, ob das Gewicht des Zuges gemäss Feld 35 im FA und die Anhängelast gemäss 31 im FA eingehalten wird. Zudem sind auch die zulässigen Achslastangaben gemäss Ziffer 243 (Zugfahrzeug) oder Ziffer 185 (Anhänger) im FA einzuhalten.

In Ergänzung zu diesem Vorgehen müssen die übrigen Vorschriften für die Fahrt beziehungsweise den Einsatz mitberücksichtigt werden.

Anhang 8

Fahrberechtigungskategorien

13.019 Antragsformular Prüfungsbericht

Militärische Fahrberechtigungskategorien Formular

Code für PISA und DB	Benennung	Berechtigt zum Führen der folgenden mit Kategorien	Eintrag im zivilen Führerausweis FABER/FAK	Erhält zivile Führerausweiskategorie
910	Motorräder	910	910	A
920	Leichte Motorwagen, geländegängig	920/921	920	
921	Leichte Motorwagen, nicht geländegängig	921	921	
930	Schwere Motorwagen	930/931/920/921	930/920	
931	Schwere Motorwagen bis 7,5t Gesamtgewicht	931/920/921	931/920	C1
941	Radfahrzeuge bis 45 km/h	941	940	F
942	Raupenfahrzeuge bis 45 km/h	942	940	F
943	Schneefahrzeuge	943	940	F
944	Gabelstapler	944	940	F
945	Feldumschlaggerät FUG	945	940	F
951	Panzer 87 LEO	951/920/921	951/920	
952	Genie-Minenräumpanzer LEO	952/920/921	952/920	
953	Bergepanzer	953/920/921	953/920	
954	Panzerhaubitze M 109	954/920/921	954/920	
955	Schützenpanzer M 113	955/920/921	955/920	
956	Brückenpanzer	956/920/921	956/920	
957	Schützenpanzer 2000	957/920/921	957/920	
961	Gepanzerte Radfahrzeuge bis 7,5 t	961/920/921	961/920	
962	Panzerjäger (PIRANHA 6x6)	962/920/921	960/920	
963	Radschützenpanzer (PIRANHA 8x8)	963/962/920/921	960/920	
964	Radschützenpanzer (PIRANHA IIIC)	964/963/962/920/921	960/920	
971	Langmaterialtransportwagen	971/930/931/920/921	970/930/920	
972	Sattelmotorfahrzeug mit Schwimmbrü Sattelanh 95	972/930/931/920/921	970/930/920	
973	Kranwagen FAUN	973/930/931/920/921	970/930/920	
974	Autokran GOTTWALD	974/930/931/920/921	970/930/920	
975	Kranwagen ZIVIL	975/921	970/921	
Anhänger				
920E	Anhänger über 750 kg, respektive bis zur zulässigen Anhängelast	920E 921E	920E	BE
921E		921E	921E	BE
930E		930E 931E 920E 921E	930E 920E	CE BE
931E		931E 920E 921E	931E 920E	C1E BE

Anhang 9

Militärische Strassensignalisation

Vorschriftssignale

 Allgemeines Fahrverbot in beiden Richtungen	 Verbot für Motorwagen
 Verbot für Lastwagen	 Verbot für Raupenfahrzeuge (inkl. gepanzerte Radfahrzeuge)
 Verbot für Anhänger	 Höchstgewicht
 Höchstbreite	 Höchsthöhe
 Höchstgeschwindigkeit	 Ende der Höchstgeschwindigkeit

Hinweissignale

 Beginn Verkehrs- führungsorganisation	 Ende Verkehrs- führungsorganisation
 Parken gestattet	 Umleitung

Militärische Wegweisertafeln

	REF 2 militärische Wegweisertafel		Raupenfahrzeuge (inkl. gepanzerte Radfahrzeuge)
	Schwere Motorwagen		Ausstellraum
	Übergangsstelle		

Zusatztafeln

	Gilt nur für leichte Motorwagen		Gilt nur für Truppe mit entsprechenden Kennbuchstaben
	Schützenpanzer gestattet		Gepanzerte Radfahrzeuge gestattet
	Distanztafel		Streckenlänge
	Gilt nur bis 16t Betriebsgewicht		

Dauernde Ausnahmen

Strassensignale für die militärische Kennzeichnung der Ausnahmen von zivilen Fahrverboten sowie Mass- und Gewichtsbeschränkungen.

 Militärische Strassenbenützer gestattet	 Militärische Strassenbenützer gestattet, sofern das Betriebsgewicht 5 t nicht übersteigt
 Militärische Strassenbenützer gestattet, sofern die Fahrzeugbreite 1,8 m nicht übersteigt	 Militärische Anhänger gestattet

Vorübergehende Ausnahmen

 Quittungswegweisertafel bei zivilem Signal (militärische Strassenbenützer gestattet)



Anhang 10

VSMMV-Anmeldetalon

Ich interessiere mich für die Tätigkeit in der mir am nächsten liegenden Sektion des Verbandes Schweizerischer Militär-Motorfahrer-Vereine (VSMMV):

Name					
Vorname					
Militärischer Grad					
Geburtsdatum					
Strasse/Nr.					
PLZ/Ort					
e-Mailadresse					
Telefon P					
Telefon G					
Militärische Fahrberechtigung	☐ 910	☐ 920	☐ 930	☐ 931	☐ E
Jungmotorfahrerkurs (JMFK) 1	☐ besucht				
Jungmotorfahrerkurs (JMFK) 2	☐ besucht				
Unterschrift	Datum				

Einsenden an: LEHRVERBAND LOGISTIK
 Komp Zen FAA
 Ausserdienstliche Tätigkeit
 Kaserne/AKLA
 3609 Thun

Sachregister

	Ziffer
ABC	55
ABS	96
Abgaswartung	4,10
Abblendlicht	49
Abschleppen	22, 24, 25
Abstände	91, 107, 110, 112, 124
Alkohol	37–40, 42
Allradantrieb	20, 28, 93, 94, 97, 99, 126
Altöl	132
Anhänger	1, 2, 4, 7, 8, 11, 13, 20, 25, 30, 45, 46, 58, 92, 96, 98–100, 105, 124, 131, 143, 145, Anhang 7
Antennen	53, 112, Anhang 2
Auflaufbremse	98, 99
Aufmerksamkeit	52, 109, 112
Auftrag	1, 2, 31, 111, 113, 127, Anhang 7
Ausbildungskontrolle	36
Auslad	104
Ausnahmefahrzeug	57, 47
Ausrüstungsgegenstände	52
Ausserdienstliche Tätigkeit	31, 32, 34, 141, Anhang 10
Autobahn/Autostrasse	22, 25, 28, 46, 47, 62, 66, 75
Autobahnvignette	7
Batterie	13, 15, 24, 48, 131
Betankungscontainer BBC	97
Begriffe	Anhang 1
Beschriftung	7, 65
Betäubungsmittel	37–40
Betriebsstoff	100, 126, 130–132
Bewegungsfugen	66

Bewilligung	33, 47, 57, 98, 106
Brand	131, 132
Bremsen/Bremsanlage	12, 16, 98, 30
Brücken	56, 66
Car	35
Datenaufzeichnungsgerät/RAG	125, 128
Differentialsperre	97, 126
Daten	6, 125, 128, Anhang 2, Anhang 7
Diebstahl	48
Deckung, Deckungsbezug	109–116, 122
Drehzahl	19, 97
Drogen	37–40
Einsatzzeit	38, 41, 43, 145
Embleme	7
Entlüftung	27
Entzug der mil Fahrberechtigung	31, 37
Essen	41, 103, 132
mil Fahrberechtigung/Kategorien	24, 34–37, 90, 141, 145, Anhang 8
Fahren im Gelände	12, 20, 93, 97, 107, 111, 124, 126
Fahrfähigkeit	38, 40
Fahrtenkontrolle	5, 9
Fahrregeln	91
Fahrzeugbergungen	125, 126, 141
Fahrzeugübernahme	4, 7
Fehlendes Material	4
Feuer	15, 34, 60, 130, 131
Frostschutzmittel	14, 132
Führerausweisentzug	31
Gefahrguttransport	22, 106, 130
Gesundheit	2, 15, 38, 102, 130, 132

Getriebe	12, 23, 25, 28, 97, 132
Geschwindigkeit	20, 25, 44–46, 94, 99, 107, 124
Gesellschaftswagen	35
Geheimhaltung	3
Gewicht	6, 47, 57, 99, 105, 106, Anhang 7
Glühlampe	26
Grundregel SVG	1
Halten/Anhalten	22, 48, 64, 86, 92, 99, 100, 108, 110, 127
Helm/Integralhelm/Fahrradhelm	50
Hindernisse	18, 66, 72, 97
Karten (Strassen- und Landkarten)	30, 64, 133–140
Kennzeichnung Motorfahrzeuge	6, 7
Kolonnen	107, 108
Kommunikationsmittel	52, 131
Kühlflüssigkeit	14
Landschaden	122, 126
Lärm	19
Leitungsbau	47, 58, 59, 66, 105
Lenkradschloss	25
Lenkzeit	41, 43
Leuchtgamasche	48
Manövrierzeichen	84–88
Marschbereitschaft	9, Anhang 6
Medikamente	40
Memorieren	138
Militärpolizei	22, 28, 123, 126, 127
Militärstrafgesetz	31
Militärmotorfahrzeug Verwendung	32
Mobiltelefon	52, 131
Motorfahrzeug Private Verwendung	33
Motorräder	24, 30, 52, 98, 108

Ökonomischer Umgang	14, 100, 126, 129, 130, 143
Ölwechsel	10
Pannen	22–25, 28, 126, 127, 131
Pannensignal	22, 25, 28, 126
Parkdienste	9, 127
Parken	18, 48
Personentransport	35, 98, 101–105
Petrolbeimischung	13
Planton	54, 64, 77, 78
Radfahrzeuge	2, 11, 29, 30, 47, 98, 128
Radwechsel	28
RAG/Datenaufzeichnungsgerät	125, 128
Rauchverbot	103
Raupenfahrzeuge	47, 57, 59, 87, 88, 98, 107, 125, 126
Reparatur	9, 26, 28, 31, Anhang 5
Repetitorium	4, 90, 142–145
Ruhezeit	41, 42, 43
Sachentransport	34, 106
Schneeketten	4, 20, 21, 28, 30, 95, 126
Schutzausrüstung	50, 130
Schutzmaske	54, 55
Schutzmassnahmen	130
Sicherungen	23, 26
Sicherheitsgurten	51
Sicherheitsreiniger	7, 65
Sicherheitsvorkehrungen	48
Sichern	28, 48, 92, 105, 106, 110
Stablampe	48, 64, 77, 79, 89
Starten des Motors	19, 100
Steigung	20, 25, 92, 93, 97, 99
Strassensignalisation	61–63, Anhang 9
Strassensignale Ausnahmen	62, 72

Strassenverhältnisse	70, 92, 94, 107, 109
Sumpf	11, 97
Tarnen	110, 111, 113, 116, 117, 122
Technische Daten	Anhang 2
Treibstoff	12–14, 25, 27, 30, 129, 130
Treibstoffkanister	130
Trinken	40, 103, 132
Truppenleitung	58, 59, 105
Truppenwegweiser	64, 67 - 79
Übernahmeprotokoll	4, Anhang 3
Unfälle	22, 28, 30, 75, 123, 124, 126–128, 131
Unterhalt	2, 8, 11
Verantwortung	2, 20
Verband	22, 47, 48, 70, 74, 75, 107, 110
Verlad	101, 104, 106
Verkehrsregelungsorgane	38, 75, 77, 78
Verkehrssoldat	67, 75, 76
VMSV Geltungsbereich	31
VSMMV	141, Anhang 10
Wagenchef	103
Warnblinklichter	22, 25
Wartung	8–12, 97
Waten	11, 97
Wechselldesystem	Anhang 7
Wegrollen	48
WEMA	5, 29, 30
Wegweisung	47, 64–74
Winterdienst	13
Zeichengebung	24, 79, 89, 103, 108, 112
Zivilpersonen	32

Zusammenladeverbot	130
Zustandsrapport	2, 11, 30, Anhang 4

Abkürzungen

ALC	Armeelogistik-Center (-G Grolley/-T Thun/-O Othmarsingen/-H Hinwil/ -M Monte Ceneri)
SVSAA	Strassenverkehrs- und Schifffahrtsamt der Armee
VMSV	Verordnung über den militärischen Strassenverkehr
ODA	Organisation der Ausbildungsdienste
LBA	Logistikbasis der Armee
VT	Verkehr und Transport
AdA	Angehöriger der Armee
SVG	Strassenverkehrsgesetz
VRV	Verkehrsregelnverordnung

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Notizen

Impressum

Herausgeber	Schweizer Armee
Verfasser	Heer LVb Log
Premedia	Zentrum elektronische Medien ZEM
Vertrieb	Bundesamt für Bauten und Logistik BBL
Copyright	Eidgenössisches Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport
Auflage	20000
Internet	https://www.lmsvbs.admin.ch
Dokumentation	61.009 d
ALN	293-0219
SAP	2530.2107

